

Trafikutskottets betänkande 2023/24:TU14

Luftfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden, bl.a. med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående utrednings- och beredningsarbete. Motionsyrkandena handlar bl.a. om regionala flygplatser, beredskapsflygplatser, säkerhetsrelaterade frågor inom luftfarten, flygets klimatpåverkan och elflyg.

I betänkandet finns 24 reservationer (S, SD, V, C, MP).

Behandlade förslag

Ett sjuttioal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Finansiering och stöd till regionala flygplatser.....	7
Beredskapsflygplatser	19
Arlanda, Bromma och Skavsta flygplatser	26
Riksintresseflygplatser	37
Ett gemensamt europeiskt luftrum.....	39
Flygtrafikledningstjänster.....	42
Flygets klimatpåverkan	46
Insatser för att utveckla elflyget	61
Ökad säkerhet vid flygresor.....	67
Utbildning av piloter som flyger fallskärmschoppare	76
Vissa flygplatsrelaterade frågor.....	79
Drönare.....	81
Hinderbelysning vid vindkraftverk.....	86
Direktflygförbindelse mellan Sverige och Taiwan	89
Reservationer	92
1. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 1 (SD)	92
2. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 1 (C)	92
3. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 1 (MP)	94
4. Beredskapsflygplatser, punkt 2 (S).....	94
5. Beredskapsflygplatser, punkt 2 (SD).....	95
6. Beredskapsflygplatser, punkt 2 (C)	96
7. Beredskapsflygplatser, punkt 2 (MP)	97
8. Arlanda, Bromma och Skavsta flygplatser, punkt 3 (S)	98
9. Arlanda, Bromma och Skavsta flygplatser, punkt 3 (SD).....	99
10. Arlanda, Bromma och Skavsta flygplatser, punkt 3 (V, MP)	100
11. Riksintresseflygplatser, punkt 4 (SD).....	101
12. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 5 (SD)	102
13. Flygets klimatpåverkan, punkt 7 (S).....	102
14. Flygets klimatpåverkan, punkt 7 (SD).....	103
15. Flygets klimatpåverkan, punkt 7 (C)	104
16. Flygets klimatpåverkan, punkt 7 (MP)	105
17. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 8 (SD).....	107
18. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 8 (C)	108
19. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 9 (S).....	109
20. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 9 (SD)	109
21. Vissa flygplatsrelaterade frågor, punkt 11 (SD)	111
22. Drönare, punkt 12 (SD)	111
23. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 13 (C).....	112
24. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 13 (MP).....	113
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	114
Motioner från allmänna motionstiden 2023/24	114

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Finansiering och stöd till regionala flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17,
 2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)
 yrkande 5 i denna del,
 2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 6,
 2023/24:1170 av Ann-Sofie Alm (M),
 2023/24:1600 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) och
 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13, 31, 99 och 101.

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (MP)

2. Beredskapsflygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 15 och 16,
 2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)
 yrkande 5 i denna del,
 2023/24:826 av Rickard Nordin (C),
 2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 5,
 2023/24:1491 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),
 2023/24:1498 av Heléne Björklund (S),
 2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 8,
 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 100 och 103 samt
 2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 48.

Reservation 4 (S)

Reservation 5 (SD)

Reservation 6 (C)

Reservation 7 (MP)

3. Arlanda, Bromma och Skavsta flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3,
 2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 3,
 2023/24:1398 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 3,
 2023/24:1936 av Sofia Amloh m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,
 2023/24:2112 av Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M) och
 2023/24:2661 av Mattias Vepsä m.fl. (S) yrkande 9.

Reservation 8 (S)

Reservation 9 (SD)

Reservation 10 (V, MP)

4. Riksintresseflygplatser

Riksdagen avslår motion

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 4.

Reservation 11 (SD)

5. Ett gemensamt europeiskt luftrum

Riksdagen avslår motion

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21.

Reservation 12 (SD)

6. Flygtrafikledningstjänster

Riksdagen avslår motion

2023/24:205 av Magnus Jacobsson (KD).

7. Flygets klimatpåverkan

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14,

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 1, 2, 7, 9 och 11,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 45,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 55 och 56,

2023/24:1664 av Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S),

2023/24:1936 av Sofia Amløh m.fl. (S) yrkande 3,

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 47,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 79 och 80 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 45.

Reservation 13 (S)

Reservation 14 (SD)

Reservation 15 (C)

Reservation 16 (MP)

8. Insatser för att utveckla elflyget

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 18–20,

2023/24:1256 av Rickard Nordin (C),

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 14 och 30.

Reservation 17 (SD)

Reservation 18 (C)

9. Ökad säkerhet vid flygresor

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 5, 7–11 och 13 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 46.

Reservation 19 (S)

Reservation 20 (SD)

10. Utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare

Riksdagen avslår motion

2023/24:117 av Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD).

11. Vissa flygplatsrelaterade frågor

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:320 av Robert Hannah (L),

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6 och

2023/24:1104 av Gustaf Göthberg (M).

Reservation 21 (SD)

12. Drönare

Riksdagen avslår motion

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 12.

Reservation 22 (SD)

13. Hinderbelysning vid vindkraftverk

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 12,

2023/24:1174 av Åsa Eriksson (S) och

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 86.

Reservation 23 (C)

Reservation 24 (MP)

14. Direktflygförbindelse mellan Sverige och Taiwan

Riksdagen avslår motion

2023/24:1453 av Markus Wiechel m.fl. (SD).

Stockholm den 14 maj 2024

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M) och Johanna Hornberger (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 68 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2023/24 om luftfartsfrågor. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

Utskottets överväganden

Finansiering och stöd till regionala flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om finansiering och stöd till regionala flygplatser. Utskottet hänvisar till de resurser som tillförs på området samt vidtagna och pågående insatser. Utskottet påminner om den översyn av statens ansvar för det svenska flygplatssystemet som har genomförts och välkomnar den förordning om hantering av driftsstödet till de regionala flygplatserna som håller på att tas fram.

Jämför reservation 1 (SD), 2 (C) och 3 (MP).

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2023/24:399 yrkande 17 att ett utökad och förutsägbart driftsstöd till de icke statligt ägda flygplatserna utreds. Enligt motionärerna borde det ligga i statens intresse att ha en väl fungerande flyginfrastruktur och tillgänglighet i hela landet.

Ulrika Heie m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 13 vikten av ett fungerande flyg och regionala flygplatser som ger möjlighet för människor och näringsliv att lätt ta sig till andra destinationer inom landet och som därmed skapar arbetstillfällen, förbättrar möjligheterna till turism och binder samman Sverige. Motionärerna framhåller i yrkandena 31 och 101 att Swedavias vinstdelningsmodell bör utredas i syfte att stärka driftssäkerheten för regionala flygplatser. Motionärerna betonar vidare i yrkande 99 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.

Daniel Helldén m.fl. (MP) understryker i kommittémotion 2023/24:960 yrkande 6 behovet av en översyn av flygets undervägsavgifter. Motionärerna pekar på att ordningen med undervägsavgifter är reglerad på EU-nivå och att det bör utredas om de pengar som går till enskilda flygplatser uppfyller EU:s regelverk.

Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) anser i motion 2023/24:734 yrkande 5 i denna del att det statliga driftsstödet till Västerås flygplats bör förstärkas. Motionärerna pekar på att flygplatsen har god infrastruktur med stor kapacitet liksom att flygplatsen med sin långa banlängd och bärighet har stor betydelse för totalförsvaret.

Ann-Sofie Alm (M) efterfrågar i motion 2023/24:1170 en utredning av vilka åtgärder som behövs för att säkra och utveckla Sveriges regionala flygplatser. Enligt motionären har regeringen ett tungt ansvar för att se till att inga fler nationellt viktiga flygplatser såsom Trollhättan Vänersborg eller viktiga livsnerver såsom Västflygs linje läggs ned eller stängs.

Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) vill i motion 2023/24:1600 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.

Bakgrund

Kort om ägande och drift av den svenska flygplatsinfrastrukturen

Infrastrukturen på luftfartsområdet ägs och förvaltas av flera olika aktörer, såväl offentliga som privata. Staten äger, driver och förvaltar de flesta större svenska trafikflygplatser sett till antalet passagerare. Totalt äger den svenska staten 18 flygplatser. I Sverige finns 8 statliga flygplatser där det statligt helägda bolaget Swedavia AB (Swedavia) står för både ägandet och driften. Dessa flygplatser är Kiruna, Umeå, Åre Östersund, Stockholm Arlanda, Stockholm Bromma, Visby, Göteborg Landvetter och Malmö. Swedavia ansvarar även för driften av de kommersiella delarna vid 2 statliga flygplatser som ägs av Försvarsmakten. Dessa är Luleå och Ronneby flygplatser. Vid sidan av dessa 10 statliga flygplatser, som också ingår i det nationella basutbudet, finns ytterligare 4 flygplatser som tillhör Försvarsmakten och 34 icke-statliga instrumentflygplatser. De icke-statliga instrumentflygplatserna drivs till största delen av kommuner och/eller regioner. I några fall drivs flygplatser av privata aktörer. Det sistnämnda gäller för flygplatserna Skavsta och Sälen som är majoritetsägda av privata intressenter.

Svenska Regionala Flygplatser

Som framgår av ovanstående beskrivning drivs de icke-statliga flygplatserna med reguljärtrafik i huvudsak av kommuner och regioner och i vissa fall av privata ägare. Dessa flygplatser företräds av Svenska Regionala Flygplatser AB (SRF) som är ett samarbetsorgan där totalt 33 medlemsflygplatser ingår. Normalt har 28 av dessa reguljärpassagerartrafik som innebär ett samlat utbud med över 100 destinationer i Sverige och utomlands. Flera av flygplatserna har också ett omfattande utbud av frakt. SRF verkar för att utveckla flygtrafiken och därmed tillgängligheten för alla Sveriges regioner. SRF anger även som sin uppgift att stödja flygplatserna i att minska sina kostnader samt att öka intäkterna, vilket bl.a. sker genom gemensamma upphandlingar av material och tjänster när medlemmarna har likartade behov. För att ytterligare bidra till de icke-statliga flygplatsernas effektivisering bedriver SRF ett antal projekt som tillsätts efter medlemmarnas behov och önskemål. Detta har bl.a.

resulterat i ett gemensamt kvalitetsledningssystem, utbildningar, marknadsinsatser och databaser.

Den svenska flygstrategin

Den dåvarande regeringen beslutade i januari 2017 om en svensk flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem (N2017/00590). I flygstrategin framhålls de icke-statliga flygplatsernas betydelse för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. Samtidigt konstateras att de kommunala och privata flygplatserna är betydligt fler än de statliga flygplatserna men att de med några undantag är avsevärt mindre sett till volym. Flygplatsstrategin uppmärksammar också att den stora majoriteten av de icke-statliga flygplatserna redovisar återkommande driftunderskott och att staten därför sedan 1999 bidrar med transportpolitiskt motiverat ekonomiskt stöd för driften av vissa icke-statliga flygplatser.

Regler om statsstöd

För de flesta regionala flygplatser behövs löpande driftsstöd och dessa finansieras av en eller flera kommuner och regioner. Staten medfinansierar stöd till de regionala flygplatserna via Trafikverket och detta sker under förutsättning att de inblandade kommunerna och regionerna följer statsstödsreglerna. Det är den kommun eller region som för över medel direkt till flygplatsverksamheten som har ansvaret för att den samlade finansieringen av flygplatsen följer EU:s statsstödsregler.

Det finns flera olika statsstödsregler som kan användas när en kommun eller region ska finansiera en olönsam flygplats. Det enklaste sättet att ge stöd till den regionala flygplatsen är att bevilja stöd i enlighet med den s.k. de minimis-förordningen. Det innebär att flygplatsen får ta emot stöd om maximalt 200 000 euro under en treårsperiod. Eftersom behovet av driftsstöd i de allra flesta fall överstiger 200 000 euro per treårsperiod innebär det att möjligheterna att lämna stöd enligt de minimis-reglerna är begränsade.

Huvudregeln är att statsstöd endast får lämnas efter godkännande av kommissionen, men vissa stöd får ändå lämnas utan ett sådant godkännande. Kravet är att stöden har utformats enligt villkor som finns i särskilda undantagsregler. Den allmänna gruppundantagsförordningen (GBER) är ett sådant regelverk och innehåller regler om vilka villkor som gäller för stöd till bl.a. flygplatser. Kommuners och regioners möjligheter att lämna stöd enligt GBER styrs även av andra regler än statsstödsreglerna. Det som främst begränsar dessa möjligheter är kommunallagens (2017:725) förbud mot stöd till enskild näringsverksamhet. När GBER får tillämpas krävs det att stödet utformas enligt villkoren i förordningen, och för varje stödkategori finns regler som anger när stödet får ges, hur det ska utformas och hur mycket stöd som får lämnas i det enskilda fallet. En kommun eller region som vill tillämpa GBER måste kontakta regeringen. Villkoren i förordningen ska också följas upp och det finns även vissa krav på dokumentation.

Kommuner som har flygplatser med fler än 200 000 passagerare per år måste lämna statsstöd enligt andra statsstödsregler. År 2023 var det i Sverige tre regionala flygplatser (Skellefteå, Kalmar och Sundsvall) som fick stöd enligt statsstödsreglerna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (service of general economic interest, SGEI) som godkänts av kommissionen. Principerna för hur stöden till de flygplatser som beviljas enligt SGEI-reglerna påminner om ersättningsmodellen för driftskostnader som tillämpas på stöd till mindre flygplatser enligt GBER. Även ändringar av den anmälda modellen för ersättning för SGEI kan behöva anmälas till kommissionen för godkännande innan de genomförs.

Om en flygplats får andra stöd, t.ex. omställningsstöd, hyresnedsättningar eller offentliga garantier från Riksgälden, eller om flygplatsen kan få försäkringsersättning för kostnaderna, måste motsvarande belopp dras av från stödet. Om andra stöd eller försäkringsutbetalningar tillfaller flygplatsen i efterhand, måste kommunen eller regionen återkräva dem från flygplatsen.

Om en stat, kommun eller region skulle ge ett otillåtet statsstöd kan kommissionen besluta att medlemsstaten ska kräva tillbaka stödet från stödmottagaren, med ränta. Stödgivande myndigheter är skyldiga att återkräva statsstöd som lämnats i strid mot genomförandeförbudet, enligt lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler. Även en svensk domstol kan pröva om en åtgärd utgör ett statsstöd som skulle ha anmälts till kommissionen.

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.

Statens stöd till luftfarten under covidpandemin

När det gäller flygets egenfinansiering av trafikavgifter när flygtrafiken ligger nere med anledning av pågående kris beslutade riksdagen under pandemiåren

2020–2022 om att via tillskott i flera ändringsbudgetar stödja flygtrafiken och de regionala flygplatserna genom tillfälliga driftsstöd, mot bakgrund av att en mycket kraftig minskning av transportererna med flyg kunde ses under pandemin och att detta reducerade flygplatsernas intäkter från trafikavgifter. Till de statliga insatser som genomfördes under 2020–2022 med syftet att stödja luftfarten och aktörerna inom flygbranschen hörde bl.a. statliga kreditgarantier för lån till flygföretag, kapitaltillskott till Swedavia, extra driftsbidrag till icke-statliga flygplatser, temporär allmän trafikplikt och flygupphandlingar till Norrland och Gotland samt statliga lån till leverantörer av lokal flygtrafikledning vid icke-statliga flygplatser. Till andra åtgärder som även kom luftfarten till del hörde bl.a. korttidspermitteringar och omställningsstöd.

Upphandlad trafik och trafikplikt

I Sverige ansvarar kommuner, regioner och län för den regionala kollektivtrafiken medan den långväga trafiken bedrivs kommersiellt. På en del platser, främst i norra Sverige, finns det brister i trafiken mellan regionerna eftersom det inte är lönsamt att köra kollektivtrafik där. Trafikverket har därför i uppdrag av regeringen att verka för en grundläggande tillgänglighet och vid behov avtala om kollektivtrafik där det inte är kommersiellt lönsamt. För att minska bristerna och bidra till en grundläggande tillgänglighet tecknar Trafikverket direkta trafikavtal för flygtrafik med en operatör. Upphandling av flygtrafik styrs av EU:s lufttrafikförordning (1008/2008), som reglerar och begränsar vad som är möjligt att upphandla. 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 inleda ett offentligt anbudsförfarande i enlighet med bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning.

Trafikverket presenterade våren 2021 en rapport med en utredning inför beslut om allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik från oktober 2023 (rapport 2022:009). Inom ramen för utredningen inhämtades synpunkter från berörda flygplatser, flygplatskommuner, regioner och organisationer med koppling till flyget genom ett samrådsmöte och det genomfördes även enskilda intervjuer med trafikoperatörerna. Trafikverket inledde upphandlingen av flygtrafiken under hösten 2022 och våren 2023 tilldelades avtal. För perioden oktober 2023 till oktober 2027 har Trafikverket beslutat om kontrakt för att fullgöra trafikplikten som innebär att Jonair Affärsflyg AB kommer att trafikera Pajala–Luleå, Östersund–Umeå, Sveg–Mora–Arlanda och Torsby–Hagfors–Arlanda. Under samma period kommer Amapola Flyg AB att trafikera Gällivare–Kramfors–Arlanda och Hemavan–Arvidsjaur–Vilhelmina–Lycksele–Arlanda i en samslingning som hänger ihop i ett nätverk. Ingen sträcka kommer att innebära fler än en mellanlandning. Sträckorna kommer att trafikeras med två flygplan.

Bakgrunden till inrättandet av Swedavia och tillkomsten av ett nationellt basutbud av flygplatser

I juni 2006 beslutade den dåvarande regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över det svenska flygplatssystemet och lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser (dir. 2006:60). Utredaren presenterade i oktober 2002 betänkandet *Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet* (SOU 2007:70).

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.

I september 2009 föreslog den dåvarande regeringen att flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket (LFV) skulle överföras till ett eller flera direkt eller indirekt statligt helägda aktiebolag (prop. 2009/10:16). Enligt förslaget skulle bolaget eller bolagen 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 och säkerhet. Regeringen påminde bl.a. om att det nationella basutbudet av flygplatser ska utgöra stommen i flygtransportsystemet och menade att andra flygplatser borde kunna övertas av t.ex. kommunerna eller näringslivet eller läggas ned. Utskottet välkomnade regeringens förslag och bedömde att en bolagisering av flygplatsverksamheten skulle 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).

Om Swedavia

Swedavia bildades i april 2010 och samtliga aktier i bolaget ägs av svenska staten. 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 investeringsvolym. Sådana beslut ska enligt styrmodellen fattas på affärsmässiga grunder, inom ramen för bl.a. de avkastningsmål som ägaren har beslutat om. Swedavia ska i enlighet med sin bolagsordning finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar samt tillhandahålla och utveckla flygplatsoperativa tjänster. Inom ramen för sin affärsmässighet ska Swedavia 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 Stockholm Arlanda och Bromma flygplats. Flygplatserna drivs och konsolideras till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner.

Översyn av statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

Dåvarande statsrådet Tomas Eneroth (S) beslutade den 30 maj 2022 att tillkalla en s.k. bokstavsutredare med uppdrag att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige (I2022/01211). Uppdraget redovisades i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3). I promemorian presenteras analyser och förslag till en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige för att behoven av en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg i hela landet ska tillgodoses.

I betänkandet framför utredaren att regeringen bör tydliggöra den långsiktiga inriktningen för hur luftfarten och flygplatssystemet bör utvecklas och vilket åtagande staten har för att bidra till önskvärd utveckling. Utredaren framhåller även flygplatsinfrastrukturens stora betydelse för luftfartens och transportsystemets tillgänglighet för medborgare och näringsliv samt samhällsviktig luftfart. När det gäller stöd till flygplatser utanför det nationella basutbudet konstaterar utredaren samtidigt att flygplatssystemet kännetecknas av en svag ekonomi, där kommuner och regioner som ägare årligen bidrar med ägartillskott eller underskottsfinansiering till sina icke-statliga flygplatser. Enligt utredaren bör staten ta ett större ansvar för flygplatssystemet för att därigenom säkerställa viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet för Sverige. Staten bör ekonomiskt stödja flygplatserna, som bidrag till att delvis finansiera verksamheten vid flygplatserna (delvis underskottstäckning).

Mot bakgrund av flygtrafikens särskilda betydelse för bl.a. tidskritiska resor och transporter över långa avstånd bedömer utredaren att de kommunala och regionala myndigheterna bör ges ett större inflytande inför beslut om flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik. Utredaren föreslår att de kommunala och regionala myndigheterna ges möjlighet att finansiera ett kompletterat utbud, utöver det utbud av flyglinjer som följer av det statliga åtagandet, detta så länge det sammantaget följer av bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning. Enligt utredaren behöver även det statliga åtagandet preciseras och tydliggöras. Utredaren föreslår även att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att vidareutveckla en modell och process som möjliggör ett utökat regionalt inflytande och möjlighet för regionala myndigheter att föreslå och finansiera flyglinjer med allmän trafikplikt. Enligt utredaren bör Trafikverket även ges i uppdrag att vidareutveckla tydliga kriterier för det statliga åtagandet när det gäller flyglinjer med allmän trafikplikt för att tydliggöra förutsättningarna för främst de regionala myndigheterna och intressenterna. Behovet av ett ökat regionalt inflytande bör dock enligt utredaren hanteras på annat sätt än att tilldela dessa uppgifter till regionala myndigheter.

När det gäller en nationell strategi för luftfarten understryker utredaren behovet av att regeringen tydliggör den långsiktiga inriktningen för statens åtagande i fråga om stöd till flygtrafik och flygplatser i den nationella planen för transportsystemet. Utredaren pekar även på att en kommande nationell plan för transportsystemet på ett tydligare sätt behöver redogöra för förutsättningarna för den långsiktiga inriktningen för statens stöd och ersättningar till flygplatser och flyglinjer med allmän trafikplikt. När det gäller flygplatser bör en sådan inriktning enligt utredaren fångas i den nationella planen för transportsystemet och visa statens ambitioner när det gäller stöd till flygplatsverksamhet, ersättning för att hålla beredskap samt säkerställande av flyglinjer med allmän trafikplikt. Enligt utredaren kommer detta att bidra till en ökad förutsägbarhet, stabilitet och trygghet för olika aktörer.

Utredningen var ute på remiss från den 16 februari till den 23 maj 2023 och bereds nu inom Regeringskansliet.

Avgiftssystemet för undervägsavgifter och prestationsplanen inom flygtrafiktjänsten

Den svenska undervägsavgiften tas ut för flygplan över 2 000 kilo som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst. Undervägsavgiften och dröjsmålsräntan beslutas årligen av medlemsstaterna i den permanenta kommittén inom Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol). Undervägsavgiften inom svenskt luftrum kungörs i föreskriften Transportstyrelsens tillkännagivande av Eurocontrols beslut om undervägsavgifter inom svenskt luftrum och beslut om dröjsmålsränta (TSFS 2023:69).

Transportstyrelsen förvaltar och administrerar avgiftssystemet för undervägsavgifter och prestationsplanen inom flygtrafiktjänsten samt avgiften för terminalkontroll. Av undervägsavgiften används ca 7 procent för att finansiera Transportstyrelsens kostnader för tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum samt den avgift som Sverige betalar för medlemskapet i Eurocontrol. Den resterande delen av avgiften används för att täcka kostnaderna för leverantörer av flygtrafikledningstjänster för kommunikation, navigation och övervakningstjänst, flygräddningstjänst, flygvädertjänst och flygbriefingstjänst samt Sjöfartsverkets kostnader för flygräddning. Som en del av avgiften ingår sedan den 1 januari 2008 också flygplatsernas kostnader för den utrustning som används vid tillhandahållande av flygtrafiktjänst i fråga om kommunikation, navigation och övervakning (CNS).

Samtliga EU-länder ska ta fram prestationsplaner för flygtrafiktjänster för att få till stånd förbättringar och effektiviseringar inom flygtrafiktjänster i Europa. Europeiska kommissionen sätter mål på EU-nivå och medlemsstaterna sätter nationella mål eller mål på funktionella luftrumsblock som bidrar till att uppfylla EU-målen. Prestationsplanen fastställer indikatorer och mål när det gäller kapacitet, kostnadseffektivitet, miljö och säkerhet. Den nu gällande versionen av prestationsplanen som kommissionen har granskat och

godkänt avser referensperiod 3 som gäller fr.o.m. den 1 januari 2020 till den 31 december 2024.

Det gemensamma avgiftssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS)

Enligt lagen (2004:1100) om luftfartsskydd ska flygplatshavares kostnader täckas av en avgift som tas ut i ett avgiftsutjämningsystem som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002. Avgiftsutjämningsystemet innebär att samtliga svenska säkerhetsgodkända flygplatsers kostnader för säkerhetskontroll läggs samman och fördelas per avresande passagerare. Transportstyrelsen förvaltar och administrerar avgiftssystemet och detta görs genom att flygföretagen i efterhand faktureras för kostnaderna baserat på antalet transporterade passagerare. Avgiften för säkerhetskontroll beräknas och fastställs för ett år i taget men får justeras oftare om det finns synnerliga skäl. När avgiften fastställs ska ett under- eller överskott som uppkommit tidigare i avgiftsutjämningsystemet om möjligt utjämnas. I avgiftssystemet ingår 27 parter och Swedavia är en av dessa.

Flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroll påverkas av förändringar i flygföretagens utbud och det totala antalet transporterade passagerare. För flygbolagen innebär det dock att de betalar lika mycket per passagerare oavsett vilken flygplats passageraren flyger ifrån eller flygplatsens kostnad för säkerhetskontrollen. Den minskade flygtrafik som följde med pandemin innebar att intäkterna till avgiftsutjämningsystemet minskade kraftigt. Eftersom luftfartsskyddet är reglerat på global nivå gick det inte att minska skyddsåtgärderna i samma utsträckning som resandet minskade eftersom de var tvungna att upprätthållas på en viss nivå. Detta medförde att det uppstod ett underskott i avgiftssystemet som fortfarande finns kvar efter utgången av 2023.

Pågående arbete

Anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ingår anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser som får användas för

- utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten eller vid kommunala och privata flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser eller vid de ytterligare kommunala och privata flygplatser där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning

- utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser
- ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut.

Riksdagen beslutade i december 2023 om en ökning av anslaget till icke-statliga flygplatser, som därmed uppgår till drygt 298 miljoner kronor för 2024 (prop. 2023/24:1, bet. 2023/24:TU1, rskr. 2023/24:93). Beslutet innebar även att ändamålet för anslaget ändrades för att statligt bidrag även ska kunna användas för utgifter för att finansiera driftsunderskott vid kommunala eller privata flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser eller vid de ytterligare kommunala eller privata flygplatser där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning.

I budgetpropositionen framhöll regeringen att de regionala flygplatserna är betydelsefulla för att hela Sverige ska fungera och att de har en viktig roll för tillgängligheten för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flyget. Regeringen bedömde att det statliga bidraget för driftsstöd till de regionala icke-statliga flygplatserna behövde stärkas för att långsiktigt säkerställa att viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet fungerar.

Regeringens förslag om tillfällig ändring i avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroller

Regeringen överlämnade den 11 april 2024 en proposition till riksdagen om flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroller (prop. 2023/24:116). I propositionen lämnar regeringen förslag till ändringar i lagen om luftfartsskydd som innebär att flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage tillfälligt till viss del ska få täckas på annat sätt än av en avgift om det behövs för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19. Enligt regeringen läggs förslaget fram för att kunna mildra de ekonomiska konsekvenserna av pandemin för flygföretagen, och det bedöms inte vara aktuellt att utvidga förslaget. Regeringen konstaterar att ett beslut om att ersätta flygplatsernas kostnader måste tas i enlighet med EU:s regelverk om statligt stöd. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 augusti 2024 och upphöra att gälla den 31 juli 2025.

I den vårandringsbudget som regeringen överlämnade till riksdagen den 15 april 2024 föreslås en ökning av anslaget 1:12 Transportstyrelsen med 1 035 miljoner kronor (prop. 2023/24:99). Regeringen hänvisar till att spridningen av sjukdomen covid-19 ledde till en kraftig nedgång i flygtrafiken och att Transportstyrelsen bör tillföras medel för att täcka ackumulerat underskott t.o.m. 2022 i fråga om avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroller som uppstått till följd av den kraftigt minskade flygtrafiken under covid-19-pandemin. Regeringen pekar på att det framtida avgiftsuttaget från flygbolagen därmed minskar jämfört med om det ackumulerade underskottet inte täcks. Enligt regeringen bör vidare anslagets ändamål utvidgas till att även få

användas för utgifter för att täcka ackumulerat underskott i fråga om avgifts-utjämningsystemet för säkerhetskontroller.

Ny förordning om driftsstöd till regionala flygplatser

Inom Regeringskansliet pågår för närvarande ett arbete med att ta fram en förordning för hanteringen av driftsstödet till de regionala flygplatserna.

Uppdrag till Trafikverket

Regeringen beslutade den 18 april 2024 om ett uppdrag till Trafikverket att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt. Syftet med uppdraget är att öka det regionala inflytandet och ge kommuner och regioner möjlighet att bidra till bättre kommunikationer till och från regionen. I uppdraget ingår att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt, i förhållande till det statliga utbudet. Enligt regeringen är utgångspunkten att den regelbundna linjetrafiken ska bedrivas på kommersiella villkor. Regeringen konstaterar samtidigt att det i vissa fall inte är möjligt att bedriva kommersiellt bärkraftig och regelbunden flygtrafik och att det därför finns statligt finansierade flyglinjer med allmän trafikplikt där Trafikverket ser till att linjen trafikeras genom att upphandla trafiken. Den aktuella kommunen eller regionen ska enligt regeringen ta fullt kostnadsansvar för det kompletterande utbudet och det ska ske i enlighet med bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning. Trafikverket ska redovisa uppdraget senast den 31 januari 2025.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivanden

Riksdagen beslutade i december 2016 att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen i sin aviserade flygstrategi bör värna de regionala flygplatserna (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Utskottet pekade på att den ekonomiska situationen är bekymmersam och att de flesta icke-statliga flygplatser med linjetrafik redovisar ett ekonomiskt underskott, vilket gör dem beroende av olika former av offentligt stöd. Riksdagen beslutade i december 2017 att rikta ett nytt tillkännagivande till regeringen om att det behövs en flygstrategi med syftet att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och att säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet (bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104). När det gäller dessa tillkännagivanden pekar regeringen i skrivelse 2023/24:75 på ett antal åtgärder som har vidtagits och konstaterar samtidigt att tillkännagivandena inte är slutbehandlade.

Motionsyrkanden om stöd till icke-statliga flygplatser

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om stöd till de icke-statliga flygplatserna, senast i betänkande 2022/23:TU11. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och hänvisade bl.a. till de statliga medel som tillförts för att stödja de icke-statliga flygplatserna samt vidtagna och pågående insatser inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att de regionala flygplatserna är viktiga för att hela Sverige ska fungera och att de har stor betydelse för tillgängligheten för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flyget.

När det gäller frågan om 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 anslagsmedel till 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 vill i sammanhanget även påminna om riksdagens budgetbeslut hösten 2023 som innebär en betydande anslagsökning för 2024 när det gäller ersättning till icke-statliga flygplatser.

Utskottet ser även positivt på det uppdrag som regeringen har låtit genomföra och som har innefattat att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige. Den gedigna utredning som presenterades våren 2023 med anledning av uppdraget innehåller ett flertal angelägna förslag. I sammanhanget vill utskottet också framföra att det delar utredningens bedömning om behovet av att tydliggöra den långsiktiga inriktningen för hur luftfarten och flygplatssystemet bör utvecklas och vilket åtagande staten bör ha för att bidra till önskvärd utveckling.

Utskottet välkomnar också att regeringen har påbörjat arbetet med vissa av utredningens förslag, bl.a. att ta fram en förordning för hanteringen av driftsstödet till de regionala flygplatserna.

Utskottet välkomnar vidare regeringens beslut i april 2024 att ge Trafikverket i uppdrag att se över hur kommunala och regionala myndigheter kan ges möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och att därigenom öka det regionala inflytandet och ge kommuner och regioner möjlighet att bidra till bättre kommunikationer till och från regionen.

Utskottet konstaterar att det gemensamma avgiftssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage är utformat i enlighet med gällande EU-regler. Den extraordinära situation som uppstod inom luftfartssystemet med anledning av covid-19-pandemin innebar dock att det uppstod ett underskott i avgiftssystemet som även kvarstod vid utgången av 2023. Utskottet välkomnar därför regeringens förslag i vårändringsbudgeten för 2024 om en

anslagsökning som syftar till att täcka det ackumulerade underskott som uppstått till följd av den kraftigt minskade flygtrafiken under pandemin.

När det gäller motionsförslaget om att se över avgiftssystemet för undervägsavgifter konstaterar utskottet att det är Transportstyrelsen som har ansvaret för att förvalta och administrera detta system liksom prestationsplanen inom flygtrafiktjänsten och avgifterna för terminalkontroll. Utskottet finner inte anledning att ifrågasätta att Transportstyrelsen hanterar dessa myndighetsuppgifter i enlighet med gällande regelverk och konstaterar att det därmed inte finns anledning att initiera en översyn i denna fråga.

När det gäller Swedavia konstaterar utskottet att bolaget drivs som aktiebolag och därmed ska styras på affärsmässiga grunder och att bolaget har avkastningskrav. Utskottet ser positivt på att Swedavia inom ramen för sin affärsmässighet ska medverka aktivt i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om uppnås.

Mot bakgrund av vad som beskrivits ovan om vidtagna och pågående insatser finner utskottet inte anledning att ta något initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2023/24:399 (SD) yrkande 17, 2023/24:734 (M) yrkande 5 i denna del, 2023/24:960 (MP) yrkande 6, 2023/24:1170 (M), 2023/24:1600 (C) och 2023/24:2465 (C) yrkandena 13, 31, 99 och 101.

Beredskapsflygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om beredskapsflygplatser. Utskottet framhåller den viktiga funktion som beredskapsflygplatserna har för att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras och påminner om de resurser som har tillförts och att Trafikverket på regeringens uppdrag har ingått överenskommelser med totalt 27 utpekade flygplatser att vara beredskapsflygplatser under 2024. Utskottet framhåller även de åtgärder som Transportstyrelsen har vidtagit för att luftfartsverksamhet ska kunna upprätthållas även i anslutning till långvariga stillestånd inom luftfarten.

Jämför reservation 4 (S), 5 (SD), 6 (C) och 7 (MP).

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 48 vikten av att se till att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser. Enligt motionärerna är det viktigt att den samhällsviktiga luftfarten förstärks.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) vill i kommittémotion 2023/24:399 yrkande 15 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 av staten för sina merkostnader för dessa tjänster. Motionärerna anser vidare i yrkande 16 att regionala flygplatser ska få ersättning för all jourverksamhet. Motionärerna pekar på att de regionala flygplatserna gör flera viktiga insatser för samhället och att detta bör kvalificera dem till att klassificeras som beredskapsflygplatser.

Ulrika Heie m.fl. (C) framför i kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 100 att de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet när det gäller samhällskritiska funktioner bör säkerställas även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris. Enligt motionärerna behöver det utredas hur en säker operativ verksamhet ska kunna bedrivas och fungera på landets finmaskiga flygplatsnätverk under en kris. Motionärerna betonar vidare i yrkande 103 behovet av att ta fram beredskapsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd. Motionärerna pekar på exemplet att mycket personal inte kunde arbeta eller arbetade färre timmar än normalt under covid-19-pandemin och att s.k. flaskhalsproblem kan uppstå när personalstyrkan ska återfå sina certifieringar och verksamheten återstarta.

Daniel Helldén m.fl. (MP) vill i kommittémotion 2023/24:960 yrkande 5 återgå till det antal beredskapsflygplatser som fanns före covid-19-pandemin. Enligt motionärerna finns det inte ett motiverat behov av det nuvarande antalet beredskapsflygplatser.

Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S) framhåller i motion 2023/24:1491 ambitionen att Ängelholm-Helsingborgs flygplats ska ingå i det nationella basutbudet och utgöra en beredskapsflygplats. Enligt motionärerna är regionen utifrån ett nationellt perspektiv av den digniteten att det torde vara av långsiktig strategisk betydelse med fortsatt reguljär flygtrafik.

Heléne Björklund (S) framhåller i motion 2023/24:1498 behovet av att långsiktigt säkra Ronneby flygplats som statlig flygplats. Enligt motionären spelar Ronneby flygplats en avgörande roll för landets samhällsskydd och beredskap i vårt totalförsvaret.

Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) anser i motion 2023/24:734 yrkande 5 i denna del att Västerås flygplats bör pekas ut som en permanent beredskapsflygplats. Motionärerna pekar på att flygplatsen har god infrastruktur med stor kapacitet liksom att flygplatsen med sin långa banlängd och bärighet har stor betydelse för totalförsvaret.

Lars Johnsson m.fl. (M) framhåller i motion 2023/24:2279 yrkande 8 betydelsen av en väl fungerande flygtrafik i södra Sverige. Enligt motionärerna är tillgången till bra flygförbindelser avgörande för tillväxten och något som måste beaktas vid planeringen av satsningar på infrastruktur.

Rickard Nordin (C) betonar i motion 2023/24:826 behovet av att säkerställa samhällsviktigt flyg på Säve flygplats. Enligt motionären vill flygplatsens ägare kraftigt begränsa möjligheterna till verksamhet samtidigt som totalförsvarets behov i fråga om brandflyg och uppgifter till marinen ser ut att få stryka på foten.

Bakgrund

Kort om ägande och drift av den svenska flygplatsinfrastrukturen

Infrastrukturen på luftfartsområdet ägs och förvaltas av ett flertal olika aktörer, såväl offentliga som privata. För de flesta större trafikflygplatser, mätt i antal passagerare, står staten för ägande, drift och förvaltning. Totalt äger den svenska staten 18 flygplatser. I Sverige finns 8 statliga flygplatser där det statligt helägda bolaget Swedavia AB (Swedavia) står för både ägandet och driften. Dessa är flygplatserna i Kiruna, Umeå, Åre Östersund, Stockholm Arlanda, Stockholm Bromma, Visby, Göteborg Landvetter och Malmö. Swedavia ansvarar även för driften av de kommersiella delarna vid 2 statliga flygplatser som ägs av Försvarsmakten. Dessa är Luleå och Ronneby flygplatser. Vid sidan av dessa 10 statliga flygplatser, som också ingår i det nationella basutbudet, finns ytterligare 4 flygplatser som tillhör Försvarsmakten och 34 icke-statliga s.k. instrumentflygplatser. De sistnämnda flygplatserna drivs till största delen av kommuner och/eller regioner. I några fall drivs flygplatser av privata aktörer. Detta gäller flygplatserna Skavsta och Sälen, som är majoritetsägda av privata intressenter.

I det tidigare avsnittet om finansiering och stöd till regionala flygplatser finns en utförligare beskrivning av bakgrunden till inrättandet av Swedavia och det nuvarande systemet med ett nationellt basutbud.

Systemet med beredskapsflygplatser

I enlighet med sin instruktion (2010:185) ska Trafikverket genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras dygnet runt, dvs även under de timmar på dygnet när flygplatserna normalt är stängda. Överenskommelserna om beredskap ingås med flygplatshållarna på frivillig basis inför varje nytt år. Trafikverket har haft detta uppdrag sedan 2012 och med uppdraget följer också ett årligt anslag. De flygplatser som Trafikverket tecknar överenskommelser med kallas för beredskapsflygplatser, och för dessa ersätter Trafikverket kostnader för den beredskap som flygplatsen har för att kunna öppna en stängd flygplats när som helst på dygnet. I överenskommelserna förbinder sig därmed respektive flygplats att under en tolv månadersperiod hålla beredskap dygnet runt för att på begäran kunna ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter, räddningsinsatser, uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Beredskapsåtagandet innebär att berörd personal under normala omständigheter ska infinna sig vid flygplatsen inom en timme.

När en flygplats håller sin personal i beredskap utförs inget arbete som har med ekonomisk verksamhet att göra. I stället betalar Trafikverket ut en beredskapsersättning som baseras på lönen för den personal som har beredskap på flygplatsen. Den ersättning Trafikverket betalar ut bygger på den lön en flygledare och två markpersonal får för att vara i beredskap under de timmar

när flygplatsen normalt är stängd. Den beredskapsersättning som Trafikverket ger till flygplatserna betraktas inte som ett statsstöd eftersom den inte går till ekonomisk verksamhet.

Flygplatserna ska i efterhand redovisa vilken typ av transporter de har tagit emot under beredskapstid och redovisa de kostnader de har haft för att hålla beredskap. Om det i efterhand visar sig att de redovisade faktiska kostnaderna för beredskapshållandet är lägre än den avtalade ersättningen, betalar Trafikverket endast ut ersättning upp till de faktiska kostnaderna.

Det har historiskt funnits tio ordinarie beredskapsflygplatser i Sverige. Dessa är flygplatserna i Gällivare, Luleå, Umeå, Åre Östersund, Sundsvall Timrå, Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Visby, Ronneby och Malmö Sturup. Under covid-19-pandemin uppkom ett stort behov av ytterligare flygplatser i systemet och regeringen beslutade därför om att inrätta temporära beredskapsflygplatser. Trafikverket tecknade överenskommelser med 17 temporära beredskapsflygplatser, vilket innebar att det under 2022 fanns överenskommelser med totalt 27 beredskapsflygplatser. Trafikverket ingick även överenskommelser med 27 beredskapsflygplatser för 2023. Se vidare nedan i avsnittet Pågående arbete om Trafikverkets överenskommelser och avtal om beredskapsflygplatser för 2024.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) är beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap. MSB har ansvar för frågor om skydd mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar i den utsträckning detta ansvar inte har lagts på någon annan myndighet. MSB ska bl.a. stödja arbetet med samhällets beredskap mot olyckor och kriser samt vara pådrivande i arbetet med förebyggande och sårbarhetsreducerande åtgärder.

Bibehållande av certifiering och behörighet vid långvariga stillestånd inom luftfarten

I samband med covid-19-pandemin fattade Transportstyrelsen den 18 mars 2020 i enlighet med flexibilitetsbestämmelserna i artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 det första beslutet om undantag i fråga om hur förlängning skulle ske för behörigheter för piloter, medicinska behörigheter för piloter, bolagsspecifika behörigheter för piloter, behörigheter för flygledare och behörigheter för flygtekniker. Detta beslut fattades omedelbart efter att Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) lämnade rekommendationer om detta och beslutet följdes sedan upp med ett antal ytterligare beslut på området (TSL 2020-2110, TSL 2020-2365 och TSL 2020 3247).

Utöver undantag som rör förlängning av behörigheter för enskilda individer hanterade och godkände Transportstyrelsen under pandemin flera undantag till enskilda individer och företag relaterat till att verksamhet inte kunde bedrivas som vanligt under pandemin. I samtliga fall då ett undantag har beviljats har

flygsäkerheten enligt Transportstyrelsen bedömts vara likvärdig med om personen eller organisationen följt de ordinarie reglerna. Utöver detta har även aspekter som miljöpåverkan och konkurrens vägts in, dock aldrig utan att bibehållandet av flygsäkerheten vägt tyngst.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen bedriver myndigheten en kontinuerlig omvärldsbevakning och har färdiga processer som kan tillämpas för beslut av det slag som beskrivs ovan. Detta är också en anledning till att det gick snabbt att fatta beslut under covid-19-pandemin med syftet att kunna upprätthålla och återstarta luftfartsverksamheterna efter pandemin. Enligt Transportstyrelsen kan detta även jämföras med de åtgärder som myndigheten har vidtagit i samband med kriget i Ukraina. De sistnämnda åtgärderna omfattar dock i högre grad information och riktad tillsyn mot vissa operatörer än beslut om undantag.

Pågående arbete

Flygplatsutredningen om det statliga basutbudet av flygplatser

I utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3) som presenterades våren 2023 framhålls att staten bör ta ett större ansvar för att säkerställa en grundläggande interregional och internationell tillgänglighet i Sverige. Utredaren konstaterar att staten även i fortsättningen bör ansvara för ett statligt basutbud av flygplatser, men att basutbudet behöver justeras. Enligt utredaren bör det nationella basutbudet utökas från nuvarande 10 flygplatser till uppemot 13 flygplatser. Flygplatsen i Skellefteå bör enligt utredaren omgående inkluderas i det nationella basutbudet och det bör bl.a. utifrån trafikutvecklingen prövas om även flygplatserna Ängelholm Helsingborg, Kalmar Öland och Sundsvall Timrå bör komplettera det nuvarande basutbudet. Flygplatsen i Ronneby bör utgå om Kalmar Öland läggs in i basutbudet. Utredaren bedömer att flygplatserna Ängelholm Helsingborg och Kalmar Öland har potential för anslutning till det nationella basutbudet på några års sikt, medan en anslutning av flygplatsen Sundsvall Timrå kan bli aktuell först på lite längre sikt. Frågan om vilka av dessa flygplatser som bör inkluderas i det nationella basutbudet och i vilken takt detta kan ske bör enligt utredarens bedömning utredas vidare.

Utredningen var ute på remiss fram till den 23 maj 2023 och är föremål för fortsatt beredning inom Regeringskansliet.

Trafikverkets avtal om beredskapsflygplatser under 2024

Regeringen beslutade i december 2023 att ge Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser med 27 utpekade flygplatser att vara beredskapsflygplatser under 2024. Enligt uppdraget är det samma flygplatser som var beredskapsflygplatser under 2023. Uppdraget avser således flygplatserna Kiruna, Lycksele, Skellefteå, Örnsköldsvik, Mora-Siljan, Borlänge, Karlstad, Örebro, Västerås, Skavsta, Trollhättan Vänersborg, Linköping-Saab,

Jönköping, Växjö-Kronoberg, Kalmar, Halmstad, Kristianstad Österlen samt de befintliga ordinarie beredskapsflygplatserna Gällivare, Luleå, Umeå, Sundsvall Timrå, Åre Östersund, Stockholm Arlanda, Visby, Göteborg Landvetter, Ronneby och Malmö Sturup.

Enligt regeringen är syftet med detta att tillgodose behovet av samhälls- viktig luftfart, bl.a. ambulansflyg, räddningstjänst, brandflyg och kust- bevakningsflyg, samt att tillgodose totalförsvarets behov. Flygplatserna ska dygnet runt vara beredda att ta emot luftfartyg som utför transporter för t.ex. hälso- och sjukvården eller räddningstjänsten. Avtalen ska gälla som längst t.o.m. den 31 december 2024.

Svar på skriftliga frågor

Säve flygplats

Statsrådet Pål Jonson (M) besvarade i september 2023 en skriftlig fråga (fr. 2022/23:936) om regeringen säkerställt, och i så fall hur, att Försvarsmaktens, totalförsvarets och de samhällsviktiga flygningarnas behov tillgodoses även om Säve flygplats skulle begränsa verksamheten avsevärt eller läggas ned. I sitt svar konstaterar statsrådet att brandflyget fyller en samhällsviktig funktion och att det fortfarande är av stor vikt att det finns flera civila flygplatser och därmed redundans i systemet. Statsrådet framhöll vidare att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ingå avtal med totalt 27 flygplatser om att vara beredskapsflygplatser. Statsrådet konstaterade att Säve flygplats inte är utpekad som en beredskapsflygplats i dag men att de två närliggande flyg- platserna Göteborg Landvetter och Trollhättan Vänersborg däremot är ut- pekade som beredskapsflygplatser. Statsrådet uppmärksammade även att det inom Försvarsmakten pågår diskussioner om och hur området kring Säve kan användas för Försvarsmaktens fortsatta utveckling och tillväxt, men att det i dag inte finns något infrastrukturärende kopplat till Säve flygplats för regeringen att ta ställning till.

Statsrådet Carl-Oskar Bohlin (M) besvarade den 29 november 2023 en skriftlig fråga (fr. 2023/24:272) om huruvida regeringen säkerställt att Läns- styrelsen i Västra Götaland har alternativa platser att nyttja för brandflyg om ägaren till Säve flygplats reducerar verksamheten så mycket att brandflyg omöjliggörs. Statsrådet framhöll bl.a. att brandflyget fyller en samhällsviktig funktion och att det för närvarande finns 27 beredskapsflygplatser i landet för att bl.a. tillgodose brandflygets behov. Statsrådet påminde även om den genomförda utredningen om statens ansvar för flygplatser i Sverige som redovisades i februari 2023 och att denna efter remisshantering bereds inom Regeringskansliet. Statsrådet konstaterade slutligen att den geografiska placeringen av beredskapsflygplatser för att tillgodose olika behov av sam- hållsviktig luftfart är en central aspekt inför kommande regeringsbeslut om framtida beredskapsflygplatser.

Regeringens hantering av flygplatsutredningen

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade i november 2023 en skriftlig fråga (fr. 2023/24:237) om regeringens hantering av flygplatsutredningen. Statsrådet framhöll att de regionala flygplatserna är betydelsefulla för att hela Sverige ska fungera och att de har en viktig roll för tillgängligheten för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flygets behov. Statsrådet påminde om regeringens förslag i budgetpropositionen för 2024 som innebär en ökning av det statliga bidraget för driftsstöd till kommunala och privata flygplatser från 103 miljoner kronor till 210 miljoner kronor årligen. Han påminde även om regeringens förslag att ge Trafikverket resurser för att koordinera öppnandet av beredskapsflygplatser. Statsrådet konstaterade att regeringens budgetförslag för 2024 bygger på de förslag som redovisades i flygplatsutredningen. Statsrådet påminde även om att han under hösten hade informerat om att regeringen inte kommer att gå vidare med det förslag som flygplatsutredaren redovisat om att Ronneby flygplats ska utgå ur det nationella basutbudet av flygplatser. Statsrådet betonade att även om regeringen har hanterat olika förslag vart för sig ska de ses i ett sammanhang där helheten ska hänga ihop. Statsrådet uttalade även att övriga förslag i Arlandautredningen och flygplatsutredningen bereds inom Regeringskansliet och att han avser att återkomma vid ett senare tillfälle.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om beredskapsflygplatser, senast i betänkande 2022/23:TU11. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och hänvisade bl.a. till att Trafikverket har förhandlat och ingått överenskommelser med 27 flygplatser om att vara beredskapsflygplatser t.o.m. 2023 och att regeringen har tillfört ett ekonomiskt resurstillskott för ändamålet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla flygets betydelse i transportsystemet såväl för tillgängligheten 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.

Utskottet påminner om att det i utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet som presenterades 2023 ingick att se över såväl det statliga basutbudet av flygplatser som systemet med beredskapsflygplatser. När det gäller frågan om antalet och vilka av flygplatserna som ska vara beredskapsflygplatser vill utskottet påminna om att Trafikverket med bl.a. utredningen som underlag och på regeringens uppdrag har ingått överenskommelser med totalt 27 utpekade flygplatser att vara beredskapsflygplatser under 2024. Utskottet välkomnar detta och påminner i sammanhanget även om

att riksdagen efter förslag från regeringen har beslutat om ett utökad statligt bidrag för driftsstöd till kommunala och privata flygplatser och att statliga medel har tillförts för att koordinera öppnandet av det utökade antalet beredskapsflygplatser. Utskottet anser i övrigt att den nuvarande utformningen av ersättningssystemet till flygplatserna för att hålla beredskap är ändamålsenlig och därmed inte bör ändras.

Utskottet vill starkt understryka beredskapsflygplatsernas viktiga 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 gjordes under pandemin för att säkerställa att det skulle finnas god tillgång till infrastruktur för samhällsviktiga transporter. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla de åtgärder som Transportstyrelsen vidtagit för att luftfartsverksamhet ska kunna upprätthållas även i anslutning till långvariga stillestånd inom luftfarten. Utskottet påminner även om att MSB är beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet enligt förordningen om statliga myndigheters beredskap och därmed bl.a. ska stödja arbetet med samhällets beredskap mot olyckor och kriser samt vara pådrivande i arbetet med förebyggande och sårbarhetsreducerande åtgärder.

Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2023/24:399 (SD) yrkandena 15 och 16, 2023/24:734 (M) yrkande 5 i denna del, 2023/24:826 (C), 2023/24:960 (MP) yrkande 5, 2023/24:1491 (S), 2023/24:1498 (S), 2023/24:2279 (M) yrkande 8, 2023/24:2465 (C) yrkandena 100 och 103 samt 2023/24:2625 (S) yrkande 48.

Arlanda, Bromma och Skavsta flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om Arlanda, Bromma och Skavsta flygplatser. Utskottet hänvisar till pågående arbete samt det flertal utredningar som har genomförts och till att dessa på ett utförligt sätt har belyst framtiden och utvecklingen för såväl Bromma som Arlanda flygplats. Utskottet välkomnar även det avtal som har tecknats med Skavsta flygplats som beredskapsflygplats för 2024.

Jämför reservation 8 (S), 9 (SD) och 10 (V, MP).

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2023/24:399 yrkande 3 behovet av att bygga ut Arlanda flygplats. Motionärerna pekar på Arlandas särställning och betydelse som Sveriges största flygplats och att Arlanda

behöver ges förutsättningar att följa med i utvecklingen utifrån framtidens trafikvolym och kommande generationers flygbehov.

Daniel Helldén m.fl. (MP) anser i kommittémotion 2023/24:960 yrkande 3 att Bromma flygplats snarast bör avvecklas. Motionärerna pekar på det stora värde flygplatsen har som markreserv för staden och att det inte finns anledning att vänta med att avveckla flygplatsen.

Sofia Amloh m.fl. (S) anser i motion 2023/24:1936 yrkande 1 att förutsättningarna för att ersätta Bromma flygplats med Skavsta bör studeras i infrastrukturplaneringen. Enligt motionärerna innebär läget söder om Stockholm att flygresor mot kontinenten förkortas jämfört med flygresor från Arlanda och Bromma. Vidare anser motionärerna i yrkande 2 att det bör övervägas att i den nationella flygstrategin lyfta fram betydelsen av Skavsta flygplats. Enligt motionärerna kan Skavsta på sikt ersätta Bromma som andraflygplats i Stockholmsregionen.

Mattias Vepsä m.fl. (S) framhåller i motion 2023/24:2661 yrkande 9 behovet av att avveckla Bromma flygplats och utveckla Arlanda till ett centrum för fossilfritt flyg. Motionärerna anser att om Stockholmsregionen ska fortsätta att stärka sin position som Sveriges gröna tillväxtmotor måste Bromma flygplats avvecklas samtidigt som Arlanda måste utvecklas till ett centrum för fossilfritt flyg i Europa.

Camilla Brunsberg (M) anser i motion 2023/24:1398 yrkande 3 att Bromma flygplats ska finnas kvar. Motionären pekar på att Blekinge är beroende av flyglinjen Ronneby–Bromma för att näringslivet ska kunna utvecklas i länet och att en nedläggning av Bromma skulle slå hårt mot Blekinge.

Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M) betonar i motion 2023/24:2112 behovet av att överväga att kraftigt förbättra infrastrukturen på och kring Arlanda flygplats. Arlanda flygplats har enligt motionärerna en särskild nationell betydelse genom sin dominerande storlek, möjligheten till betydande utrikestrafik och närheten till huvudstaden.

Bakgrund

Swedavia

Swedavia 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. Swedavias verksamhet finansieras med de intäkter som verksamheten genererar.

Arlanda flygplats

Stockholm Arlanda Airport (i fortsättningen kallad Arlanda flygplats) ligger i Sigtuna kommun i Stockholms län och är Sveriges största flygplats liksom en knutpunkt mellan Stockholm och andra svenska städer samt övriga världen. Arlanda flygplats är en av de tio statliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet och som finns i bolaget Swedavia AB.

Totalt under 2023 hade Arlanda närmare 22 miljoner resenärer, vilket är en ökning med 19 procent jämfört med året före. Under 2023 ökade utrikesresandet med 20 procent till drygt 18 miljoner resenärer medan inrikesresandet ökade med 13 procent till drygt 3,5 miljoner resenärer.

Riksdagen har riktat flera tillkännagivanden till regeringen om Arlanda flygplats, se vidare nedan i avsnittet om tidigare riksdagsbehandling.

Arlandarådet

I januari 2017 presenterade den dåvarande regeringen En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. I denna flygstrategi 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 ingick 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 innefattade uppdraget bl.a. att 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 syftade 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 hade att diskutera hörde 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.

Uppdraget att ta fram en plan för utveckling av Arlanda flygplats

Dåvarande statsrådet Tomas Eneroth (S) beslutade den 15 februari 2022 att tillkalla en s.k. bokstavsutredare med uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. Utredaren överlämnade den 14 juni 2022 betänkandet Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11). I betänkandet lämnas förslag till åtgärder som berör såväl Arlanda flygplats och luftrummet som åtgärder för transport-, infrastruktur- och energiförsörjning till Arlanda flygplats. I betänkandet konstaterar utredaren bl.a. att flyget bidrar till tillgänglighet för Sverige, att Arlanda flygplats har en särställning och att flygplatsen behöver utvecklas. Det förslag till plan som lämnades i betänkandet tar sin utgångspunkt i de transport- och klimatpolitiska målen och

fyrstegsprincipen, vilket bl.a. innebär att planen ska bidra i omställningen till fossilfritt flyg.

Bromma flygplats

Bromma Stockholm Airport (i fortsättningen kallad Bromma flygplats) är en av de tio statliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet och som finns i bolaget Swedavia. Bromma flygplats invigdes 1936 och Stockholms stad äger marken som Swedavia 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 den dåvarande stadshusmajoriteten i Stockholms stad om en ny s.k. plattform för Stockholms stad. Enligt överenskommelsen skulle staden verka för att området där Bromma flygplats 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 försämrats. Riksdagen har därefter riktat flera tillkännagivanden till regeringen om Bromma flygplats, se vidare nedan i avsnittet om tidigare riksdagsbehandling.

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 stänga Bromma flygplats i förtid. Den 14 september 2020 redovisade Swedavia sina slutsatser till Regeringskansliet. Dåvarande statsrådet Tomas Eneroth (S) beslutade därefter den 27 april 2021 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 departementspromemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25).

Riksdagen riktade därefter i juni ett tillkännagivande till regeringen om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats (bet. 2020/21:TU14, rskr. 2020/21:334). Trafikutskottet anförde bl.a. att Bromma flygplats ska fortsätta att vara en modern flygplats och att beslut om framtiden för Bromma flygplats tidigast bör tas när flyget återhämtat sig och tillförlitliga prognoser för flygets utveckling kan göras. I december 2021 riktade riksdagen efter ett initiativ i trafikutskottet ett ytterligare tillkännagivande till regeringen om att riksdagens godkännande bör inhämtas innan ändringar genomförs i det nationella basutbudet av flygplatser (bet. 2021/22:TU4, rskr. 2021/22:81).

Dåvarande statsrådet Tomas Eneroth (S) beslutade därefter i februari 2022 att ånyo tillkalla en bokstavsutredare, denna gång med uppdraget att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling (I2022/00382). I uppdraget ingick bl.a. att beakta de bedömningar och förslag som redovisats i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25) samt göra konsekvensanalyser och lämna förslag. Utredaren överlämnade i juni 2022 betänkandet Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11). Det dåvarande statsrådet beslutade i maj 2022 även om att tillkalla en bokstavsutredare med uppdrag att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige (I2022/01211). I uppdraget till utredaren ingick bl.a. att beakta de bedömningar och förslag som lämnats i de två ovannämnda utredningarna. Utredaren överlämnade i februari 2023 betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3). Utredningarna bereds inom Regeringskansliet.

Skavsta flygplats

Stockholm Skavsta Airport (i fortsättningen kallad Skavsta flygplats) ligger i Nyköping, 10 mil sydväst om Stockholm. Skavsta flygplats är privatägd till ca 90 procent, medan ca 10 procent ägs av Nyköpings kommun. Flygplatsen var tidigare en militär flygplats som lades ned 1980. Nyköpings och Oxelösunds kommuner köpte flygplatsen 1984 och den första internationella reguljärlinjen öppnades 1997. Under 1998 såldes ca 90 procent av flygplatsen till ett privat utländskt bolag och i maj 2022 köptes denna ägarandel av Arlandastad Group som är ett svenskt fastighetsutvecklingsbolag.

Skavsta flygplats har sedan 2023 haft avtal med Trafikverket om att vara beredskapsflygplats. Skavsta flygplats valde dock att under 2021 inte ingå någon överenskommelse om att vara beredskapsflygplats, med hänvisning till att Skavsta flygplats ansåg att ersättningen från staten var för låg med hänsyn till de kostnader som uppdraget skulle medföra.

Kustbevakningen har tre flygplan för sjöövervakning med hemmabas på Skavsta flygplats. Flygplanen möjliggör för Kustbevakningen att ha en hög beredskap för miljö- och sjöräddningsinsatser till sjöss.

Den nationella flygstrategin

I januari 2017 presenterade den dåvarande regeringen en svensk flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem. Strategin hade som syfte att bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I flygstrategin lyftes sju fokusområden och prioriteringar som viktiga för flyget på kort och lång sikt:

- tillgänglighet inom Sverige och internationellt
- stärk Arlanda som nav och storflygplats
- flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska
- hög flygsäkerhet med målbaserade regelverk

- rättvisa villkor och sund konkurrens
- en forskningsstark och innovativ flygindustrination
- ökad export av svenska varor och tjänster.

I den utredning om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet som presenterades i februari 2023 (Ds 2023:3) pekar utredaren på att mycket har hänt sedan 2017 när den tidigare regeringen antog sin flygstrategi. Utredaren framför att en ny nationell flygstrategi kan tas fram med perspektiv på luftfartens villkor de senaste åren och hur framtiden ser ut. Enligt utredaren är det i grunden positivt om regeringen fastställer en ny strategi för luftfarten som kan samla kraften i sektorn för att ta sig an de utmaningar som finns och att detta sker efter dialog med berörda aktörer. Strategin skulle enligt utredaren kunna fånga sådana perspektiv som bl.a.

- ett robust och konkurrenskraftigt flyg på rättvisa villkor
- flygets betydelse för svensk konkurrenskraft
- så når flyget klimatmålen
- hög flygsäkerhet med målbaserade regelverk
- ökad samverkan mellan transportsystem och trafikslag
- digitaliseringen och andra tekniska landvinningar tas till vara.

Utredaren pekar i sammanhanget även på behovet av att regeringen tydliggör den långsiktiga inriktningen för det statliga åtagandet för stöd till flygtrafik och flygplatser i den nationella planen för transportsystemet. En tydligare inriktning skulle enligt utredaren bidra till en ökad förutsägbarhet, stabilitet och trygghet för olika aktörer.

Den nationella planen för transportinfrastrukturen

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) betonas att hela Sverige ska ges goda förutsättningar att växa, leva och utvecklas och att transportsystemet är en viktig förutsättning för det. I propositionen framhålls att en god tillgänglighet regionalt, nationellt och internationellt har stor betydelse för medborgare, näringsliv, konkurrenskraft, ekonomisk utveckling och välfärd. Den nuvarande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur 2022–2033 fastställdes i juni 2022.

I juni 2023 beslutade regeringen om ett uppdrag till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 (LI2023/02737). Syftet med uppdraget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar och inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Regeringen avser sedan att i en proposition till riksdagen lämna förslag till ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen för den nya planperioden. Regeringen bedömer att det behövs en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering där även luftfart och sjöfart ingår. Trafikverkets inriktningsunderlag presenterades sedermera i januari 2024 (rapport 2024:003).

Interpellationer och svar på skriftliga frågor

Svar på interpellation om Arlanda flygplats

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade den 9 december 2022 en interpellation (ip. 2022/23:52) om åtgärder och investeringar för att möta nuvarande och framtida kapacitetsbehov på Arlanda flygplats. Statsrådet underströk bl.a. Arlanda flygplats viktiga roll i det svenska transportsystemet och betydelsen av dess navfunktion för att skapa tillgänglighet och knyta ihop landet med både inrikes- och utrikestrafik genom att erbjuda direktlinjer till både nationella och internationella destinationer. Statsrådet pekade på det utredningsuppdrag som hade redovisats i juni 2022 med bäring på Arlanda flygplats och det därefter följande utredningsuppdrag som bestod i att analysera och föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige och som omfattade alla flygplatser, inklusive Swedavias. Statsrådet konstaterade att det finns ett mervärde i att ta ett samlat grepp om de båda utredningarnas förslag och remissinstansernas synpunkter och att statsrådet därför avser att återkomma i dessa frågor vid ett senare tillfälle.

Svar på skriftlig fråga om Bromma flygplats

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade den 15 mars 2023 en skriftlig fråga (fr. 2022/23:424) om huruvida han tagit initiativ till en kalkyl över den sammantagna kostnaden för att göra Bromma flygplats till en omställningshubb för grönt flyg och hur tidsplanen ser ut. Statsrådet framhöll Brommas stora betydelse för tillgängligheten för såväl Stockholmsområdet som övriga landet och att flygplatsen ska bevaras eftersom den i framtiden skulle kunna vara en omställningshubb för det gröna flyget. Statsrådet pekade även på att Swedavia AB har uppdrag och ansvar för den operativa verksamheten inom ramen för bolagsordningen. Vidare påminde statsrådet om de utredningar som har redovisats till Regeringskansliet och att dessa innehåller förslag som också berör Bromma flygplats när det gäller flygplatsens roll i omställningen av flyget. Statsrådet framhöll även mervärdet i att ta ett samlat grepp om de båda utredningarnas förslag och remissinstansernas synpunkter och aviserade att han därför avser att återkomma i dessa frågor.

Svar på interpellation om Bromma flygplats

Statsrådet Andreas Carlson (KD) medverkade den 8 mars 2024 i en interpellationsdebatt med anledning av en fråga om Bromma flygplats och dess påverkan på Arlanda. Statsrådet framhöll att regeringen sedan den tillträdde har varit mycket tydlig med att Bromma flygplats ska bevaras. Statsrådet påminde vidare om att han i ett frågesvar som lämnats den 15 mars 2023 framhållit Bromma flygplats stora betydelse för tillgängligheten till såväl Stockholmsområdet som övriga landet, och att detta betyder att flygplatsen är viktig för bl.a. näringslivet och företagandet. Statsrådet framhöll även att

flygplatsen kan bidra till ökad konkurrens på flygmarknaden och skapa ett större linjeutbud med fler transportalternativ.

Statsrådet påminde vidare om vad han i sitt tidigare frågesvar framfört om att regeringen anser att Bromma flygplats skulle kunna bli en omställnings-hubb för det gröna flyget och att elflyget i framtiden kommer att bidra med betydande nyttor i form av den ökade tillgänglighet som den nya tekniken kan bidra med. Statsrådet framhöll att elflyg även gör det möjligt att etablera nya s.k. point to point-flygrutter i Sverige, dvs. direktlinjer mellan t.ex. mindre regionala flygplatser runt om i landet. Statsrådet konstaterade att även Bromma flygplats kan komma att få stor betydelse vid etablerandet av sådana nya flygrutter och att ett ökat användande av elflyg och hybridplan också kommer att leda till kraftigt minskade utsläpp.

Statsrådet påpekade att det är Swedavia som har uppdraget att driva och utveckla Bromma flygplats, liksom de övriga nio flygplatserna i det nationella basutbudet. Vidare påmindes om att Swedavia enligt sin bolagsordning och inom ramen för affärsmässighet aktivt ska medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de riksdagsbeslutade transportpolitiska målen uppnås.

När det gäller Stockholms stads planer för hur man vill använda marken där Bromma flygplats ligger framförde statsrådet att han inte har anledning att kommentera detta och att det är kommunerna som genom planmonopolet har det största ansvaret för den fysiska planeringen i Sverige. Statsrådet påminde vidare om att regeringen arbetar för ett ökat bostadsbyggande genom åtgärder för att öka tillgången på byggbar mark, förenkla byggreglerna, förkorta led-tider i plan- och byggprocessen och förbättra möjligheterna till eget ägande. Statsrådet menade att dessa prioriteringar är strukturellt motiverade och oberoende av hur flygplatserna i Stockholmsområdet utvecklas.

Pågående arbete

Arlanda flygplats

I utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3) som presenterades i februari 2023 framhöll utredaren flygets viktiga roll för snabba transporter och att flyget bidrar till nationell och internationell tillgänglighet. Utredaren pekade på att Sverige hålls samman nationellt med ett nav för flygtrafiken i Stockholm, med både Arlanda och Bromma flygplatser. Utredaren framhöll även den betydelse som Arlanda flygplats har för internationell tillgänglighet och att flygplatsen därmed har en särställning i Sverige för det svenska flygplatssystemet.

Regeringen beslutade i december 2023 att ge en samordnare i uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras för att öka kapaciteten och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats (dir. 2023:178) för att ge flygplatsen bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Samordnarens arbete ska ha som målsättning att de förslag som redovisas ska vara så pass analyserade att de

kan övervägas i samband med regeringens beslut om vilka åtgärder som ska ingå i den kommande trafikslagsövergripande nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037. Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj 2025.

Trafikverket presenterade i januari 2024 en underlagsrapport för luftfart till inriktningsunderlaget 2026–2037 (TRV 2023/70321). När det gäller särskilda åtgärdsbehov för flygplatser föreslår Trafikverket att Swedavia får i uppdrag att undersöka hur Arlanda kan hantera en framtida andel av nya och fler typer av luftfarkoster. Uppdraget bör enligt Trafikverket omfatta en kartläggning av vilka åtgärder som bör vidtas för att möjliggöra trafiken med framtida luftfarkoster, investeringsbehov och hur omgivande kommuners samhällsplanering kan hantera aspekter såsom buller. Trafikverkets inriktningsunderlag var ute på remiss fram till den 15 april 2024 och beredning pågår för närvarande inom Regeringskansliet.

Bromma flygplats

Stockholms stad

Vid sammanträdet den 22 februari 2024 i Exploateringsnämnden i Stockholms stad beslutades om att inleda utredningsarbetet för stadsutvecklingsprojektet Bromma flygplats, med syftet att utveckla en ny stadsdel genom en omvandling av flygplatsområdet efter 2038. Av underlaget till beslutet framgår att förutsättningarna och möjligheterna att bygga en ny stadsdel på flygplatsområdet ska utredas i utredningsfasen. Utredningen ska klarlägga förutsättningarna för att ta fram ett planprogram som sedan ligger till grund för framtida detaljplaner med blandad stadsbebyggelse.

I det s.k. Tidöavtalet anger samarbetspartierna Sverigedemokraterna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna att de är överens om att ta ansvar för Sverige i ett gemensamt samarbete under mandatperioden 2022–2026. I Tidöavtalet anges att reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot att Bromma flygplats ska bevaras. Vidare anges att något beslut om att lägga ned Bromma flygplats inte kommer att fattas under mandatperioden.

Skavsta flygplats

Trafikverket har på regeringens uppdrag tecknat avtal med Skavsta flygplats som beredskapsflygplats för 2024 på samma sätt som ett motsvarande avtal även tecknades för 2023.

Av Trafikverkets webbplats framgår att när det gäller utbyggnaden av Ostlänken i Nyköpings kommun planeras ett framtida resecentrum vid Skavsta flygplats där det ska finnas möjlighet att byta färdmedel mellan tåg, buss och flyg. För att underlätta smidiga byten har järnvägen placerats så nära flygplatsens terminalbyggnad som möjligt. Skavsta resecentrum är planerat att trafikeras av regionalstågen som kör på bibanan.

Tidigare riksdagsbehandling

Om riksdagens tidigare tillkännagivanden

Utskottet har återkommande behandlat motioner om Bromma och Arlanda flygplats. Riksdagen har även beslutat om att rikta ett antal tillkännagivanden till regeringen om de båda flygplatserna, som regeringen därefter har redovisat som slutbehandlade.

Riksdagen beslutade i juni 2021 att ställa sig bakom det som utskottet anförde i ett utskottsinitiativ om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats och tillkännagav detta för regeringen (bet. 2020/21:TU14, rskr. 2020/21:334). Utskottet uttalade att Bromma ska fortsätta att vara en modern flygplats och att beslut om Brommas framtid tidigast bör fattas när flyget har återhämtat sig och tillförlitliga prognoser kan göras för flygets utveckling. Vidare framförde utskottet att regeringen bör 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. Enligt tillkännagivandet borde regeringen återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling. Regeringen redovisar i skrivelse 2023/24:75 bl.a. att Regeringskansliet i april 2021 gav i uppdrag åt en s.k. bokstavsutredare att bl.a. beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en utveckling av Bromma flygplats. Uppdraget redovisades i augusti 2021 i promemorian Bromma flygplats – underlag för utveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Promemorian har remissbehandlats. I februari 2022 fick därefter en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Utredningen redovisades i juni 2022 (Ds 2022:11) och har därefter remissbehandlats. I budgetpropositionen för 2024 konstaterade regeringen att den inte avser att vidta någon ytterligare åtgärd med anledning av tillkännagivandet. Regeringen redovisade därmed att punkten är färdigbehandlad. Riksdagen hade inte något att invända mot detta (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22, bet. 2023/24:TU1).

Motionsyrkanden om Arlanda och Bromma flygplats

Motionsyrkanden om Arlanda och Bromma flygplats behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU11. Utskottet hänvisade bl.a. till genomförda och pågående utredningsuppdrag och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att riksdagen under de senaste åren har behandlat ett stort antal motionsyrkanden som rör framtiden för såväl Arlanda som Bromma flygplats liksom att riksdagen återkommande har beslutat om tillkännagivanden till regeringen som handlar om att bevara och utveckla dessa

flygplatser. Utskottet vill även peka på vad som anges i det s.k. Tidöavtalet om att reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot att Bromma flygplats ska bevaras samt att något beslut om att lägga ned Bromma flygplats inte kommer att fattas under mandatperioden. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill också påminna om det flertal utredningar som har genomförts under de senaste åren och som på ett utförligt sätt har belyst framtiden för och utvecklingen av såväl Bromma som Arlanda flygplats. Utskottet vill här även påminna om vad som framfördes i utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet om att Sverige hålls samman nationellt med både Arlanda och Bromma flygplats som ett nav för flygtrafiken i Stockholm och om Arlandas betydelse och särställning för internationell tillgänglighet. Utskottet delar utredningens uppfattning om de båda flygplatserna. Utskottet välkomnar även att regeringen i december 2023 gav en samordnare i uppdrag att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras för att öka kapaciteten och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats så att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Vidare ser utskottet också med intresse på det förslag som Trafikverket lämnar i samband med inriktningsunderlaget för 2026–2037 om att Swedavia bör ges i uppdrag att undersöka hur Arlanda kan hantera en framtida andel av nya och fler typer av luftfarkoster.

När det gäller Bromma flygplats konstaterar utskottet i likhet med vad som framfördes av statsrådet Andreas Carlson (KD) i ett interpellationssvar den 8 mars 2024 att det är Swedavia som har uppdraget att driva och utveckla Bromma flygplats och att Swedavia enligt sin bolagsordning och inom ramen för affärsmässighet aktivt ska medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de riksdagsbeslutade transportpolitiska målen uppnås.

När det gäller Skavsta flygplats välkomnar utskottet att Trafikverket på regeringens uppdrag har tecknat avtal med Skavsta flygplats som beredskapsflygplats för 2024.

Därmed finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ när det gäller flygplatserna Arlanda, Bromma och Skavsta och avstyrker följaktligen motionerna 2023/24:399 (SD) yrkande 3, 2023/24:960 (MP) yrkande 3, 2023/24:1398 (M) yrkande 3, 2023/24:1936 (S) yrkandena 1 och 2, 2023/24:2112 (M) samt 2023/24:2661 (S) yrkande 9.

Riksintresseflygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av riksintresseflygplatser. Utskottet hänvisar till att Trafikverket nyligen har sett över sina riksintresseanspråk och utifrån detta fattat beslut om bl.a. flygplatser.

Jämför reservation 11 (SD).

Motionen

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2023/24:399 yrkande 4 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 än i dag bör ligga till grund för detta skydd eftersom flygplatser är av stor betydelse vid extraordinära händelser.

Bakgrund

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.

Riksintressets markanspråk kring en flygplats utgörs av mark som direkt används eller som i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. För att tillkomst eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras måste ytterligare områden beaktas när ny bebyggelse eller markanvändning planeras. Det kan handla om områden som påverkas av buller från flygplatsen eller områden där höga objekt skulle kunna utgöra hinder för landande eller startande flygplan eller störa ut flygtekniska system.

Trafikverkets arbete med riksintresseflygplatser

Trafikverket är en av tolv riksintressemyndigheter som har i uppdrag att göra riksintresseanspråk inom ramen för miljöbalkens tredje kapitel. 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 förhållningssätt 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 att förvalta 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.

Under perioden 2020–2022 såg Trafikverket över sina riksintresseanspråk. Med översynen som underlag fattade Trafikverket i september 2022 beslut om riksintressen för trafikslagets anläggningar 2022, däribland flygplatser (TRV 2020/131663). För flygplatser innebär beslutet att ett större fokus sätts på att långsiktigt säkerställa en grundläggande tillgänglighet runt om i landet, och anspråken har i ökad utsträckning också tagit hänsyn till luftfartens behov ur ett flygsäkerhetsperspektiv. Trafikverket har pekat ut följande riksintresseanspråk för riksintressen för kommunikationer: Borlänge, Göteborg Landvetter, Halmstad, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Kiruna, Linköping-Saab, Luleå, Malmö, Ronneby, Skellefteå, Stockholm Arlanda, Stockholm Bromma, Stockholm Skavsta, Sundsvall Timrå, Umeå, Visby, Västerås, Växjö, Åre Östersund, Ängelholm och Örebro. Trafikverket uppdaterade därefter i april 2023 riksintresseanspråket med tillhörande områden för Bromma flygplats (TRV 2021/127666).

Pågående arbete

Trafikverket presenterade i januari 2024 en rapport med fakta- och bedömningsunderlag för luftfartsområdet kopplat till inriktningsunderlaget för planperioden 2026–2037 (TRV 2023/70321). I rapporten tas riksintressen upp i fråga om åtgärder för ett stärkt civilförsvar. Enligt Trafikverket bör flygplatser som pekas ut som riksintressen ur ett totalförsvarsperspektiv automatiskt ingå i systemet med beredskapsflygplatser, och de senare bör av samma skäl samordnas med Transportstyrelsens utpekanden av reservflygplatser. Enligt Trafikverket behöver även hushållningslagstiftningen ses över så att utpekande av riksintressen också kan innefatta totalförsvarets behov av tillgänglig infrastruktur, inbegripet samhällsviktiga transporter. Slutligen pekar Trafikverket på behovet av att i samråd med andra riksintressemyndigheter se över hur kommunikationsanläggningar för luftfartyg som startar och landar vertikalt, s.k. vertikalflygplatser (vertiports), kan inrymmas i hanteringen av riksintressen. En vertikalflygplats är en specialiserad infra-

struktur utformad för att stödja driften av bl.a. drönare och elektriska flygtaxibilar. Rapporten var ute på remiss fram till den 15 april 2024 och bereds nu inom Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om behovet av en översyn av riksintresseflygplatser, senast i betänkande 2022/23:TU11. Utskottet har avstyrkt motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. att det nyligen genomförts en översyn av riksintresseflygplatser. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det i Trafikverkets ansvar ingår att bedöma vilka områden som är av riksintresse för trafikslagets anläggningar. Som framgår ovan har Trafikverket nyligen sett över sina riksintresseanspråk och fattat beslut i fråga om bl.a. flygplatser. Utskottet ser positivt på att Trafikverkets beslut innebär att ett större fokus sätts på att långsiktigt säkerställa en grundläggande tillgänglighet och att anspråken även i ökad utsträckning tar hänsyn till luftfartens behov ur ett flygsäkerhetsperspektiv. Utskottet välkomnar även vad som framförs i Trafikverkets inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037 om att flygplatser bör pekas ut som riksintressen ur ett totalförsvarsperspektiv. Därmed finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därför motion 2023/24:399 (SD) yrkande 4.

Ett gemensamt europeiskt luftrum

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att Sverige bör driva på takten i genomförandet av ett gemensamt europeiskt luftrum. Utskottet hänvisar till att en provisorisk överenskommelse om att reformera det gemensamma europeiska luftrummet har nåtts efter förhandlingar mellan rådets och parlamentets förhandlingsgrupper och att ett formellt beslut väntas i frågan.

Jämför reservation 12 (SD).

Motionen

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2023/24:399 yrkande 21 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

Flygtrafikledningen i Europa är i dag uppdelad i ett antal luftrum. EU har dock beslutat om ett särskilt program för det gemensamma europeiska luftrummet (Single European Sky, SES). SES syftar till att öka effektiviteten i flyglednings- och flygtrafiktjänsten genom att minska splittringen i det europeiska luftrummet. Genom optimering av flygledningen ska säkerheten och kapaciteten öka, men det ska även möjliggöra kortare och mer energi-effektiva rutter. 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 medlemsstaterna. Sverige har ett gemensamt luftrumsblock med Danmark och det finns även samarbete mellan detta luftrumsblock och de 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. Kommissionen presenterade därför i september 2020 ett modifierat förslag till reviderad lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet (COM(2020) 579).

Rådet antog en allmän inriktning i frågan i juni 2021 och Europaparlamentet antog sin position samma månad. Förhandlingar med syftet att nå en överenskommelse om ny lagstiftning med anledning av kommissionens förslag till ny SES-förordning (COM(2020) 579) pågår sedan 2021 genom s.k. trepartssamtal mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen. Förhandlingarna fortgick även under det svenska ordförandeskapet våren 2023, men någon överenskommelse nåddes inte.

Den nationella flygstrategin

Den dåvarande regeringen beslutade i januari 2017 om en svensk flygstrategi (dnr N2017/00590/MRT) med syftet att bidra till att göra Sverige till ett mer

hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I flygstrategin framhålls att Sverige ska fortsätta att vara ledande i effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder.

Pågående arbete

Sedan Belgien övertog ordförandeskapet i ministerrådet den 1 januari 2024 nåddes i mars en provisorisk överenskommelse med Europaparlamentets förhandlare om att reformera det gemensamma europeiska luftrummet. Lagpaketet består av ett ändrat förslag till omarbetning av förordningen om det gemensamma europeiska luftrummet (SES 2 plus) och ett förslag till förordning om ändring av grundförordningen för EU:s luftfartssäkerhetsbyrå (Easa). Syftet med reformen är att förbättra prestanda, organisation och förvaltning av det europeiska luftrummet och tillhandahållandet av flygtrafik-tjänster för att öka kapaciteten, sänka kostnaderna och öka systemets anpassningsförmåga, samtidigt som man försöker minska flygets påverkan på miljö och klimat. Det provisoriska avtalet kommer att behöva godkännas av rådet och Europaparlamentet, och det belgiska ordförandeskapet har aviserat att de kommer att överlämna texten till medlemsländernas företrädare (Coreper) för godkännande så snart som möjligt.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande

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 användande 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.

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) redovisade regeringen behandlingen av detta tillkännagivande och konstaterade att det gemensamma europeiska luftrummet syftar till en effektiv flygtrafikledning inom Europeiska unionen. Regeringen redovisade att den med stöd av Transportstyrelsen har deltagit aktivt när Europeiska kommissionen tagit fram en genomförandeförordning för framtagande av prestationsplaner för innevarande referensperiod 2020–2024. Regeringen påminde även om att kommissionen i december 2022 godkände Sveriges prestationsplan för

referensperiod 3. Regeringen ansåg därmed att tillkännagivandet var slutbehandlat. Utskottet hade inget att invända mot regeringens redovisning av tillkännagivandet som slutbehandlat (bet. 2023/24:TU1).

Motionsyrkanden om ett gemensamt europeiskt luftrum

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om ett gemensamt europeiskt luftrum, senast våren 2023 i betänkande 2022/23:TU11. Utskottet avstyrkte motionsförslaget och konstaterade bl.a. att kommissionens förslag till reviderad lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet (COM(2020) 579) behandlades inom EU-institutionerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill 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 energi-effektiva rutter. Utskottet välkomnar därför den provisoriska överenskommelse om att reformera det gemensamma europeiska luftrummet som nåddes i mars 2024 efter förhandlingar i rådets och parlamentets förhandlingsgrupper. Utskottet ser nu fram emot att de båda institutionerna kommer att fatta ett formellt beslut i frågan. Syftet med reformen är att förbättra prestanda, organisation och förvaltning av det europeiska luftrummet liksom tillhandahållandet av flygtrafiktjänster för att öka kapaciteten, sänka kostnaderna och öka systemets anpassningsförmåga samtidigt som man försöker minska flygets påverkan på miljö och klimat. Därmed avstyrker utskottet motion 2023/24:399 (SD) yrkande 21.

Flygtrafikledningstjänster

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att se över luftfartslagen när det gäller möjligheten att upphandla tjänster för att leda flygtrafik. Utskottet anser att det nuvarande utrymme som luftfartslagen ger är väl avvägt med beaktande av flygsäkerhet och effektivitet.

Motionen

Magnus Jacobsson (KD) vill i motion 2023/24:205 att luftfartslagen ses över i syfte att säkra möjligheten att upphandla kvalitativa och kostnadseffektiva flygtrafikledningstjänster. Motionären pekar på att konkurrensutsatt flygtrafikledning är utbrett i Europa och förekommer vid både icke-statliga och offentligt ägda flygplatser samt att erfarenheterna när det gäller kvalitet och kostnader har visat sig vara mycket goda.

Bakgrund

Gällande rätt

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

Av luftfartslagen (2010:500) framgår att det ska finnas flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. Verksamheten inom flygtrafiktjänst ska vara godkänd från flygsäkerhetssynpunkt av regeringen eller en myndighet utsedd av regeringen, och ett godkännande får återkallas om föreskrivna krav inte uppfylls. Regeringen eller den myndighet som regeringen har utsett får meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten. Enligt luftfartslagen ska flygtrafik-ledningstjänsten ombesörjas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Flygtrafikledningstjänst för lufterummet i anslutning till andra flygplatser än sådana som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande får dock ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som fått ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen. Den som utför sådan flygtrafikledningstjänst får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg för luftfartyg.

Flygtrafikledningen på svenska flygplatser

Genom en ändring i luftfartslagen som gäller sedan den 15 augusti 2014 är Luftfartsverket (LFV) ensam leverantör av flygtrafiktjänsten i det övre lufterummet samt tjänster som utförs åt Försvarmakten och Swedavia AB. Den genomförda ändringen innebär att rätten att själv ombesörja flygtrafik-ledningstjänst för lufterummet i anslutning till en flygplats, eller att ge någon annan ett sådant uppdrag, inte ska gälla för flygplatser som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. LFV är en affärsverkskoncern och har som huvuduppgift att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Utöver flygplatserna i basutbudet tillhandahåller LFV även flygtrafiktjänster vid Halmstads flygplats t.o.m. 2025.

När det gäller flygtrafikledningstjänster som tillhandahålls i det undre lufterummet vid svenska flygplatser som inte ingår i det statliga basutbudet utförs sådan verksamhet i dag av bl.a. Aviation Capacity Resources AB (ACR) och Saab Digital Air Traffic Solutions AB från fjärrstyrda torn, se nedan. ACR levererar för närvarande flygtrafiktjänster vid 17 icke-statliga flygplatser. Kostnaderna för flygtrafikledning betalas huvudsakligen genom det nationella avgiftssystemet.

I Transportstyrelsens uppdrag ingår att utfärda certifikat, behörigheter och behörighetstillägg som behövs för att kunna utföra flygtrafikledningstjänst. Flygtrafikledningen måste uppfylla EU-krav på bl.a. teknisk och operativ kompetens, kapacitet, flygsäkerhets- och kvalitetsstyrning samt finansiell styrka och försäkringstäckning.

Flygtrafikledning på distans

Det finns en tydlig trend med automatisering vid flygplatserna för att sänka olika typer av driftskostnader, t.ex. genom flygtrafikledning på distans eller fjärrstyrd flygtrafikledning, s.k. Remote Tower Services (RTS). År 2015 infördes världens första flygtrafikledning på distans genom att flygtrafiken vid Örnköldsviks flygplats började ledas från en kontrollcentral, s.k. remote tower centre, i Sundsvall.

I april 2018 LfV fick i uppdrag av den dåvarande regeringen att analysera och redovisa konsekvenserna av flygtrafikledning på distans för flygplatserna i det statliga basutbudet. I december samma år redovisades uppdraget i en rapport där LfV bl.a. konstaterade att flygtrafikledning på distans medför en mängd fördelar och höjer effektiviteten liksom att detta skapar förutsättningar för att uppnå ännu högre flygsäkerhet (N2018/05936/SUBT). Vidare konstaterades att de regionala effekterna huvudsakligen avser två områden: påverkan på arbetstillfällen och ökad tillgänglighet till flygplatserna. När det gäller tillgängligheten konstaterades att de regionala företrädarna generellt har ställt sig positiva till att flygplatsernas tillgänglighet kan ökas kostnadseffektivt, vilket påverkar regionerna positivt ur flera aspekter. LfV pekade även på att flygtrafikledning på distans inte bara har införts i Sverige utan även driftsatts i andra länder. LfV redovisade att de ser att samma bedömningsgrunder som hittills använts även kan användas vid överväganden om huruvida fler flygplatser i det statliga basutbudet ska anslutas till flygtrafikledning på distans.

I dag bedrivs flygtrafikledning på distans vid flygplatserna i Örnköldsvik, Linköping, Sundsvall och Sälen från kontrollcentralen i Sundsvall. Under de senaste åren har flygtrafiken vid flygplatserna Kiruna, Umeå och Åre Östersund letts från en kontrollcentral på Arlanda, och LfV planerar för att även Malmös trafik kommer att ledas från kontrollcentralen på Arlanda.

Svar på skriftlig fråga

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade i november 2023 en skriftlig fråga om förutsättningar för regionala flygplatser i hela landet (fr. 2023/24:295). I svaret framhölls att regeringen avser att fortsätta det strategiska arbetet för luftfartens konkurrenskraft. Statsrådet påminde även om den avreglering och marknadsöppning av lokal flygtrafikledning som skett 2010 och att staten sedan dess inte har något särskilt ansvar för teknisk utrustning för flygtrafikledning eftersom den hanteras tillsammans med ren operativ drift på marknadsvillkor.

Tidigare riksdagsbehandling

I samband med att luftfartslagen trädde i kraft den 1 september 2010 öppnades en möjlighet för den som driver en flygplats att själv ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen eller att ge någon annan än LfV i uppdrag att ombesörja denna tjänst.

Riksdagen riktade våren 2012 ett tillkännagivande till regeringen om att eventuella ytterligare steg för att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten inte fick tas förrän beredningen av den statliga utredningen Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst (SOU 2012:27) hade avslutats och regeringen återkommit till riksdagen och redovisat vilka åtgärder som behövs för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till Försvarmaktens behov (bet. 2011/12:TU15, rskr. 2011/12:248).

Riksdagen riktade våren 2013 ett nytt tillkännagivande till regeringen om flygtrafikledningstjänsten, där utskottet framhöll att den lokala flygtrafikledningstjänsten på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna, flygplatser som Försvarmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällda terminalområden även fortsättningsvis enbart ska utövas av LFV (bet. 2012/13:TU18, rskr. 2012/13:259).

Mot bakgrund av riksdagens tillkännagivanden bereddes därefter frågan om en återreglering av delar av flygtrafikledningstjänsten inom Regeringskansliet. I utkastet till lagrådsremiss (dnr N2014/312/RS) föreslogs att luftfartslagen skulle kompletteras med en bestämmelse om att rätten att ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen inte skulle gälla flygplatser som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. Vidare föreslogs i utkastet till lagrådsremiss att det för övriga flygplatser skulle vara en förutsättning för konkurrensutsättning att Försvarmakten lämnat sitt medgivande till arrangemanget.

Trafikutskottet beslutade vid sitt sammanträde den 25 mars 2014 att ge trafikutskottets kansli i uppdrag att ta fram förslag till en lagrådsremiss om en återreglering av flygtrafiktjänsten vid flygplatser som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande, för att riksdagen ska kunna ta ett initiativ om detta. Den 3 juni 2014 beslutade riksdagen att anta utskottets förslag till lag om ändring i luftfartslagen. Ändringen innebar att rätten att själv ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats, eller att ge någon annan ett sådant uppdrag, inte ska gälla för flygplatser som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. Utskottet betonade att detta leder till att Försvarmaktens behov tillförsäkras samtidigt som de regionala flygplatserna behåller sin möjlighet att reglera kostnaderna för flygtrafikledningstjänsten (bet. 2013/14:TU17, rskr. 2013/14:336).

När det gäller riksdagens tillkännagivande från våren 2013 (rskr. 2012/13:259) redovisade regeringen i budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) att Regeringskansliet analyserade tillkännagivandet på nytt under 2022 och i samband med detta begärde in kompletterande underlag från Transportstyrelsen. Regeringen konstaterar att det redan i dag finns ett bemyndigande för Transportstyrelsen att vidta vissa åtgärder inom befintlig lagstiftning om behovet bedöms finnas. Eventuella åtgärder därutöver skulle enligt regeringens bedömning förutsätta en ändring i luftfartslagen. Med tanke på den tid som gått sedan tillkännagivandet beslutades, utvecklingen inom

luftfarten med regelberoenden i EU-rätten och de oklarheter som finns i de kvarvarande delarna av tillkännagivandet bedömde regeringen att det i nuläget inte finns underlag som visar på behov av eller inriktning för en sådan ändring. Regeringen redovisade därmed tillkännagivandet som slutbehandlat. Trafikutskottet hade inget att invända mot detta.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att den flygtrafikledning som bedrivs måste kännetecknas av hög flygsäkerhet och effektivitet. Luftfartslagens nuvarande regler innebär att verksamheten inom flygtrafiktjänst ska vara godkänd från flygsäkerhetssynpunkt av regeringen eller av en myndighet som regeringen utsett och att flygtrafikledningstjänsten ska ombesörjas av den myndighet som regeringen bestämmer. Utskottet konstaterar samtidigt att reglerna i luftfartslagen redan i dag innebär att flygtrafikledningstjänst för lufrummet i anslutning till andra flygplatser än sådana som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande får ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som fått ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen. När det gäller möjligheten att upphandla tjänster för att leda flygtrafik anser utskottet med beaktande av flygsäkerhet och effektivitet att det nuvarande utrymme som luftfartslagen ger är väl avvägt. Utskottet finner därmed inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker motion 2023/24:205 (KD).

Flygets klimatpåverkan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om flygets klimatpåverkan. Utskottet hänvisar till vidtagna åtgärder och pågående insatser. Utskottet pekar på att de stora klimatutmaningarna för flyget är gränsöverskridande och att det därför krävs gemensamma internationella åtgärder. Utskottet påminner även om flygets betydelse för ett exportberoende land som Sverige och framhåller samtidigt att det behövs klimatsmarta lösningar som bl.a. ökad inblandning av biodrivmedel och eldrivna flygplan för att minska utsläppen från luftfarten.

Jämför reservation 13 (S), 14 (SD), 15 (C) och 16 (MP).

Motionerna

Per Bolund m.fl. (MP) framhåller i partimotion 2023/24:996 yrkande 45 att utsläppen från svenskt flygande måste minska drastiskt. För att minska flygets klimatpåverkan krävs enligt motionärerna en kombination av minskat resande

och omställning till förnybara bränslen, elektrobränslen och elhybridflyg för de flygresor som inte kan ersättas på annat sätt.

Gunilla Svantorp m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 45 vikten av att göra Sverige till ett föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg. Att stärka Sveriges position som föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg är enligt motionärerna en nödvändighet för att möta de klimatutmaningar vi står inför.

I kommittémotion 2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 anförs 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.

Rickard Nordin m.fl. (C) framför i kommittémotion 2023/24:2453 yrkande 47 att möjligheten att inkludera koldioxidutsläpp från inrikes flyg i etappmålet för inrikes transporter till 2030 bör ses över.

Ulrika Heie m.fl. (C) efterfrågar i kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 79 en hållbar omställning av flygsektorn. För att underlätta en grön omställning av flyget krävs enligt motionärerna att staten tar sitt ansvar och bidrar till mer forskning. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 80 att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040. Enligt motionärerna ska flyget bära sina miljökostnader och på så sätt stimuleras till energieffektivisering och framställning av förnybara bränslen.

Daniel Helldén m.fl. (MP) betonar i kommittémotion 2023/24:960 yrkande 1 behovet av att verka för att förbjuda privatjetflygplan. Enligt motionärerna är det inte acceptabelt att denna typ av klimatskadlig verksamhet fortgår. Motionärerna anser i yrkande 2 att flyglinjer på sträckor där järnvägen är ett fullgott alternativ bör avvecklas. Enligt motionärerna bör den exakta tiden för vilka sträckor som bör avvecklas utredas med tre timmar som en rimlig början. Motionärerna understryker vidare i yrkande 7 att krav på fossilfritt flyg för företag bör utredas. För att skapa en hållbar omställning som också är rättvis anser motionärerna att det behöver utarbetas ett system där flygbiljetter köpta av företag prissätts i paritet med full inblandning av fossilfria drivmedel. Vidare anser motionärerna i yrkande 9 att införandet av ett prisgolv för inrikes flygresor bör utredas. Syftet med detta är att säkerställa att priserna för flygstolar inte dumpas till nivåer som är orimliga i förhållande till flygets klimatutsläpp. Motionärerna anser slutligen i yrkande 11 att det bör införas krav på klimatupplysning vid annonsering och försäljning av flygbiljetter. Vid reklam och försäljning bör det enligt motionärerna framgå på ett enkelt sätt hur mycket koldioxid en resa släpper ut plus höghöjdsffekten.

Elin Söderberg m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2023/24:1519 yrkande 55 betydelsen av att i Sverige och inom EU verka för att det kommersiella flyget ska sluta subventioneras och i stället betala sina egna kostnader och för sin klimatpåverkan. Motionärerna understryker att flyget måste betala för sin klimatpåverkan för att inte överskrida det begränsade

utsläppsutrymme som finns kvar för att klara Parisavtalet. I yrkande 56 framhåller motionärerna att utsläppen från svenskt flygande måste minska drastiskt.

Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S) vill i motion 2023/24:1664 skynda på klimatomställningen. Enligt motionärerna finns det flera fördelar med att använda biodrivmedel i flygplan.

Sofia Amloh m.fl. (S) betonar i motion 2023/24:1936 yrkande 3 behovet av att öka takten i framtagandet av alternativa flygbränslen. Enligt motionärerna bör takten i omställningen mot ett mer hållbart flyg öka.

Bakgrund

Parisavtalet

Den 12 december 2015 undertecknades Parisavtalet som är ett rättsligt bindande klimatavtal som ska driva på klimatomställningen och skapa en hållbar framtid. Parisavtalet anger att ansträngningar ska göras för att hålla den globala medeltemperaturökningen under 1,5 grader Celsius, jämfört med förindustriell nivå. Detta övergripande mål styr ländernas arbete under avtalet och de åtgärder som länderna vidtar. Sedan Parisavtalet antogs har 189 av 197 länder ratificerat avtalet. Parisavtalet trädde i kraft 2016 och Sverige ratificerade det i oktober samma år. För att nå Parisavtalets mål ska länderna lämna in nationellt beslutade klimatplaner med mål om utsläppsminskningar och olika åtgärder. Efter fem år ska länderna kommunicera nya eller successivt uppdaterade klimatplaner för att ambitionen i ländernas klimatarbete successivt ska öka till dess att Parisavtalets mål är uppnått. Utsläppen från flyg och sjöfart utomlands omfattas inte av de svenska klimatmålen.

Mål och initiativ som beslutats på internationell nivå för flygets klimatomställning

EU har tagit flera initiativ och beslut för flygets klimatomställning, bl.a. inom det s.k. 55-procentspaketet (Fit for 55), som innehåller en samling lagförslag med inriktning på att se över och uppdatera EU-lagstiftningen. Syftet med initiativet är att se till att EU:s politik följer de klimatmål som rådet och Europaparlamentet enats om med målet att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 procent till senast 2030.

Hösten 2022 antogs under Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) generalförsamling ett långsiktigt klimatmål för flyget i form av ett nettonollmål 2050 med tydliga referenser till Parisavtalets temperaturmål. Utsläppsminskningen till nettonoll innebär att koldioxidutsläppen ska avlägsnas och att den del av utsläppen som kvarstår ska minskas inom andra sektorer. Avsikten är att utsläppen ska nå nettonoll genom flera olika metoder, bl.a. utsläppssnål teknik och nya drivlinor för flygplan såsom bibränslen och el. Under generalförsamlingen beslutades också om justeringar av systemet för

kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, Corsia), som blir obligatoriskt 2027 men började tillämpas på frivillig basis 2021. För 2021–2023 användes utsläppen 2019 som riktmärke i Corsia och överenskommelsen är att riktmärket fr.o.m. ingången av 2024 ska vara 85 procent av utsläppen 2019. De utsläpp som överskrider detta ska flygbolagen kompensera genom att finansiera i huvudsak utsläppsminskningsåtgärder inom andra sektorer. Europeiska unionens råd och Europaparlamentet tog i december 2022 beslutet om anmälan av kompensationskrav enligt Corsia.

I december 2022 nådde även rådet och Europaparlamentet en preliminär politisk överenskommelse om översyn av reglerna för EU:s utsläppshandelssystem som är tillämpliga på luftfartssektorn. Enligt överenskommelsen ska EU:s utsläppshandelssystem gälla för flygningar inom EU (plus flygningar till Storbritannien och Schweiz), medan Corsia kommer att gälla för flygningar mellan EU och tredjeländer som deltar i Corsia mellan 2022 och 2027. Luftfartssektorns fria tilldelning av utsläppsrätter – i dag 85 procent – kommer att fasas ut helt till 2026.

Den 18 oktober 2023 antogs EU-förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation). Förordningen anger den minsta andel hållbara flygbränslen som ska finnas tillgängliga på EU:s flygplatser för att minska utsläppen och se till att EU blir klimatneutralt senast 2050. Överenskommelsen innebär att minst 2 procent av flygbränslena ska vara gröna fr.o.m. 2025 för att därefter ökas. Ökningen innebär att andelen ska uppgå till 6 procent 2030, 20 procent 2035, 34 procent 2040, 42 procent 2045 och 70 procent 2050. Dessutom måste en viss andel av bränslemixen bestå av syntetiska bränslen som e-fotogen. Ökningen innebär att andelen syntetiska bränslen ska uppgå till 1,2 procent 2030, 2 procent 2032 och 5 procent 2035 för att därefter gradvis nå 35 procent till 2050. I enlighet med förordningen ska kommissionen senast den 1 januari 2027 och därefter vart fjärde år lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av förordningen. Enligt förordningen ska en sådan rapport bl.a. innehålla bedömningar av utvecklingen av marknaden för flygbränslen, behovet av investeringar, sysselsättning och utbildning samt forskning och innovation på området hållbara flygbränslen samt information om sådana tekniska framsteg på området forskning och innovation inom luftfartsindustrin som är relevanta för hållbara flygbränslen.

EU:s system för handel med utsläppsrätter och ICAO

EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) är världens första större handelssystem för växthusgaser, och syftet är att på ett kostnadseffektivt sätt minska koldioxidutsläppen från fossila bränslen. Systemet bygger på EU-gemensamma regler som omfattar alla EU:s medlemsländer samt Norge, Island och Liechtenstein. Handelssystemet inleddes 2005 och sedan 2012 ingår även flygningar som utförs inom EU i utsläppshandelssystemet. EU ETS

administreras i Sverige av Naturvårdsverket och Statens energimyndighet (Energimyndigheten). Systemets utformning innebär att verksamhetsutövare tilldelas utsläppsrätter efter ansökan och/eller köper utsläppsrätter på den internationella marknaden. Verksamhetsutövarna ska varje år redovisa sina utsläpp av koldioxid samt överlämna utsläppsrätter motsvarande de utsläpp av koldioxid från fossila bränslen som verksamheten orsakat.

I och med att ICAO enades om att införa ett globalt klimatstyrmedel för det internationella flyget (Corsia) beslutade EU 2017 att handelssystemet även fortsättningsvis enbart ska omfatta flygningar inom EES. Corsia antogs slutligt i juni 2018 och gäller sedan januari 2021. ICAO kan bara reglera flygningar mellan olika länder och Corsia omfattar därför enbart internationellt flyg. Styrmedlet reglerar utsläppen av koldioxid men omfattar inte de s.k. höghöjds-effekterna från flyget. I korthet innebär Corsia att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på en viss utsläppsnivå. För att det ska kunna stabiliseras måste flygbolagen använda sig av godkända hållbara flygbränslen alternativt köpa godkända utsläppskrediter för de utsläpp som överstiger denna nivå, även kallad baslinjen.

Corsia är indelat i tre olika faser, där de två första 2021–2023 och 2024–2026 är frivilliga för att därefter i den tredje 2027–2035 bli obligatorisk för de länder som omfattas. I januari 2024 uppgick antalet medverkande länder till 126.

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.

Beslutet om det klimatpolitiska ramverket innefattar 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 eftersom inrikes flyg ingår i EU ETS. Förutom det övergripande 2045-målet finns tre svenska etappmål för de utsläpp som inte ingår i EU ETS som ska ha uppnåtts till 2020, 2030 och 2040 samt ytterligare ett svenskt etappmål till 2030 för utsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes flyg (som ingår i EU ETS).

Klimatlagen (2017:720) 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 och vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan som bl.a. ska redovisa hur klimatmålen ska uppnås. I lagen anges även vad en handlingsplan bör innehålla, bl.a. Sveriges åtaganden inom EU och internationellt, historiska utsläppsdata, planerade åtgärder för

utsläppsminskningar och vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen. I den senaste klimat-handlingsplanen riktar sig flera av de åtgärder som har föreslagits direkt till luftfarten, se nedan.

Regeringens klimathandlingsplan

I skrivelse 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll, som överlämnades till riksdagen i december 2023, redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som regeringen avser att vidta för att förbättra förutsättningarna för hushåll och företag att fatta de beslut som krävs för att de nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås. Regeringen framhåller i skrivelsen att flyget har en viktig roll för att tillhandahålla tillgänglighet för privatpersoner och företag och för att människor ska kunna bo, leva och verka i hela landet. Regeringen bedömer dock att flygets klimatomställning behöver utvecklas. På kort sikt bör flyget huvudsakligen ställa om genom en övergång till fossilfria flygbränslen och effektivare flygningar men på längre sikt i ökande grad även genom en övergång till flygplan som drivs med el eller vätgas. Enligt regeringen bör Sverige och EU fortsätta att driva på inom ICAO så att utsläppen från den internationella luftfarten minskar i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål.

Regeringen framför vidare att inblandningen av fossilfria flygbränslen är av central betydelse för flygets klimatomställning och att Sverige bör verka för en effektiv prissättning av flygets klimatpåverkan som främjar hållbara och fossilfria drivmedel. I skrivelsen anför regeringen att krav på minskad klimatpåverkan bör övervägas i samband med stödgivning till icke-statliga flygplatser. Regeringen konstaterar också att flygets utsläpp på hög höjd, s.k. höghöjdseffekter, bör minska och att dessa utsläpp bör inkluderas i EU ETS när robusta mätmetoder för höghöjdseffekter utvecklas. Regeringen pekar även på behovet av att ge vägledning till flygoperatörer så att dessa ska kunna bidra till att höghöjdseffekterna minskar.

Regeringen konstaterar att en stor del av flygets klimatpåverkan sker genom utsläpp på hög höjd av bl.a. kväveoxider, vattenånga och partiklar. Regeringen pekar på att det finns olika uppskattningar men att dessa höghöjdseffekter enligt Easa har ungefär samma klimatpåverkan som flygets övriga utsläpp av koldioxid. Kunskapsläget kring hur höghöjdseffekterna kan minska är enligt regeringen begränsat och informationen till luftfartsoperatörer skulle kunna öka i detta avseende. Regeringen anser därför att det behövs vägledning till luftfartsoperatörer för att minska flygets höghöjdseffekter.

Den svenska flygstrategin

Den dåvarande regeringen beslutade i januari 2017 om en svensk flygstrategi (dnr N2017/00590/MRT) med en uttalad inriktning att bidra till att göra

Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I flygstrategin lyftes sju fokusområden och prioriteringar fram som viktiga för flyget på både kort och lång sikt och ett av dessa 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- och klimatmålen nås. I flygstrategin framhålls även att Sverige ska vara pådrivande i EU och ICAO för effektiva krav och styrmedel för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan. Det betonas 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

Energimyndigheten har sedan 2018 finansierat forsknings- och innovationsprojekt som ska påskynda omställningen till fossilfritt flyg. Myndigheten presenterade i juni 2023 en rapport som beskriver 34 genomförda projekt och forskningsresultaten från dessa. De genomförda projekten handlar om innovationskluster, hållbara drivmedel för flyg samt vätgas- och elflyg.

Bland dessa projekt finns bl.a. Fossilfritt samhällsviktigt flyg 2045 som genomfördes av Sjöfartsverket tillsammans med flera samarbetspartner från 2021 till början av 2023. Projektet syftade till att påbörja omställningsprocessen till en fossilfri flygflotta för räddningstjänstaktörer. I projektet ingick att testa alternativa bränslen, utvärdera bränsleförsörjningskedjor och jämföra strategier för omställningen till fossilfri drift med varandra. Utvärderingen gjordes ur ekonomiskt, tekniskt och logistiskt perspektiv och bränslena analyserades ur ett livscykelperspektiv.

Energimyndigheten har även haft i uppdrag att analysera och föreslå hur klimatpremiesystemet kan utformas för att stimulera marknadsintroduktion av eldrivna flygplan i syfte att snabba på omställningen av flygsektorn (I2021/03314). Uppdraget redovisades i januari 2023. Se vidare i avsnittet om insatser för att utveckla elflyget.

Trafikverkets inriktningsunderlag för 2026–2037

Trafikverket presenterade i januari 2024 ett inriktningsunderlag till regeringen för den långsiktiga infrastrukturplaneringen 2026–2037 (rapport 2024:003) med ett antal underlagsrapporter. I underlagsrapporten om luftfart konstaterar Trafikverket bl.a. att en ny strategi för luftfarten kan tydliggöra den långsiktiga inriktningen, förutsättningarna för en integrerad infrastruktur- och transportplanering samt statens åtagande för flygtrafik och flygplatser. Enligt Trafikverket behöver den långsiktiga inriktningen utformas i syfte att öka tydligheten i trafikslagens roller och därigenom kunna bidra till ökad intermodalitet och potentiella synergier, inte minst i fråga om klimatomställning, elektrifiering och digitalisering. Trafikverket pekar på att hållbara flygbränslen används i begränsad omfattning redan i dag och kan blandas in upp till 50 procent i

befintlig tankinfrastruktur och dagens flygplan. I takt med att produktionen kommer att öka blir det enligt Trafikverket med största sannolikhet denna lösning som kommer att användas i större omfattning inom interkontinentaltrafiken. Detta gäller t.ex. till och från Nordamerika och Asien eftersom denna typ av trafik inte bedöms kunna genomföras med el- eller elhybridflygplan. Trafikverket uppmärksammar även att tester pågår för att kunna blanda in upp till 100 procent hållbart bränsle i flygplanen.

Trafikanalys rapport om transportsektorns klimatomställning

Med anledning av ett regeringsuppdrag presenterade Trafikanalys i september 2022 en promemoria med analyser och förslag till styrmedel för flyget som leder till transportsektorns klimatomställning (pm 2022:8). Trafikanalys genomförde uppdraget med bistånd från Trafikverket, Transportstyrelsen och Naturvårdsverket. I promemorian pekar Trafikanalys bl.a. på att flyget är mycket internationellt orienterat genom att betydande delar av flygmarknaden är reglerade via ICAO och EU. Dess internationella karaktär har enligt Trafikanalys också accentuerats genom att tillväxten inom flygtrafiken skett inom den internationella trafiken. Enligt Trafikanalys är det därför en fördel om även styrmedlen i stor utsträckning är internationella för att åstadkomma likartade spelregler för att möjliggöra konkurrens på lika villkor. Den internationella prägel medför att risken för ”läckage” är stor om nationella styrmedel införs. Trafikanalys pekar vidare på att det är angeläget att Sverige driver klimatfrågan och svenska intressen i förhandlingar om styrmedel för flyget inom både EU och ICAO. Arbetet inom EU är centralt eftersom närmare 90 procent av alla flygningar till eller från Sverige går till, från eller via en flygplats inom EU eller EES. Trafikanalys anser att det är angeläget att bejaka kommissionens förslag inom 55-procentspaketet på luftfartsområdet, inte minst förslaget om skärpningar av EU ETS. Trafikanalys konstaterar att det på global nivå är Corsia som är det viktigaste styrmedlet. Även om internationellt införda styrmedel är att föredra på flygområdet finns det enligt Trafikanalys också utrymme för att införa vissa styrmedel nationellt.

Med anledning av regeringsuppdraget presenterade Trafikanalys i september 2022 även rapporten Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning – redovisning av regeringsuppdraget att ta fram underlag inom transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen (rapport 2022:14). I rapporten lämnas ett förslag på styrmedel som kompletterar dagens styrning när det gäller hållbara förnybara drivmedel och energieffektiva flygplan. Enligt Trafikanalys är klimateffekterna av de föreslagna styrmedlen små i förhållande till de befintliga styrmedlen och förslagen inom 55-procentspaketet. När det gäller nationella styrmedel inom hållbara förnybara drivmedel handlar Trafikanalys förslag om att upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg och statens flygtransporter samt om att ställa krav på minskad klimatpåverkan vid upphandling av flygtrafik. När det gäller nationella styrmedel för att påskynda

introduktionen av elflyg handlar Trafikanalys förslag om att utreda ett investeringsstöd för framdragnings av el för elflyg och att utreda stöd till inköp av eller möjlighet att hyra fossilfria flygplanstyper.

Fossilfritt Sverige och flygbranschens färdplan

Inför FN:s klimatmöte i Paris 2015 startades Fossilfritt Sverige som 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 presenterade flygbranschen 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 lufrum 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 om hur målen i färdplanen ska nås. Under 2021 lämnades en första uppföljningsrapport om genomförandet av färdplanerna till regeringen.

Flygbranschens förslag till handlingsplan för ett långsiktigt och konkurrenskraftigt svenskt flyg

Transportföretagen Flyg presenterade i maj 2023 en rapport med en handlingsplan med förslag för ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt svenskt flyg. Rapporten har tagits fram av en arbetsgrupp där representanter för Transportföretagen flyg, SAS, Bra, Swedavia, Norwegian, SRF och ACR medverkat. I handlingsplanen föreslås ett antal åtgärder utifrån fem mål. I handlingsplanens fjärde mål anges att Sverige ska vara drivande i utvecklingen

av fossilfritt flyg och att flygplatser, infrastruktur och teknikutveckling på olika sätt ska bidra till ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar utveckling. För att uppnå målet lämnar flygbranschen följande fem förslag:

- Konkretisera målbilden för det fossilfria flyget för hur utsläppen kan minska utan att försämra tillgängligheten med flyg.
- Skapa en statlig kraftsamling för fossilfritt flyg genom ökat samarbete mellan relevanta myndigheter.
- Stötta aktörer som kan och vill utveckla produktion av fossilfria bränslen med ekonomiska incitament som riskdelning, lånegarantier, skattelättnader eller andra typer av åtgärder.
- Regeringen bör öka efterfrågan på fossilfria flygbränslen genom att ställa krav på sådana bränslen för linjer med trafikplikt samt upphandla fossilfritt flygbränsle för statens tjänsteresor utöver reduktionsplikten.
- En översyn av avgifts- och stödsystem för att stimulera användning av fossilfria bränslen bör initieras.

Klimatdeklarationer vid flygresor

ICAO har utvecklat en metod som kan användas i kompensationsprogram för att beräkna koldioxidutsläppen från flygresor, ICAO Carbon Emissions Calculator (ICEC). ICEC finns tillgängligt för användning på ICAO:s webbplats. ICEC använder offentligt tillgängliga branschuppgifter som tar hänsyn till bl.a. luftfartygstyper, ruttspecifika data, belägningsfaktorer för passagerare och transporterad last. Genom att använda ICEC kan passagerare få möjlighet att uppskatta de koldioxidutsläpp som uppstår genom deras flygresor. ICEC kan även användas av bl.a. företag, organisationer och FN-systemorganisationer för att beräkna koldioxidutsläpp och därmed ge underlag för kompensationsberäkningar. Verktøget har tagits fram med utgångspunkt att vara användarvänligt och kräver därmed bara en begränsad mängd information från användaren. ICEC är i dag det enda internationellt godkända verktyget för att beräkna koldioxidutsläpp från flygresor.

Trafikanalys fick i oktober 2019 i uppdrag av den dåvarande regeringen att tillsammans med Energimyndigheten, Konsumentverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen analysera och lämna författningsförslag på hur det kan göras obligatoriskt att redovisa klimatpåverkan i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja (I2019/02595). Med anledning av uppdraget redovisade Trafikanalys i april 2020 rapporten Obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor (rapport 2020:6). I rapporten lämnades ett förslag till lag om klimatdeklarationer för långa resor med flyg, fartyg, tåg och buss samt ett antal rekommendationer till regeringen om fortsatt utredningsarbete. Syftet med den föreslagna lagen var att minska klimatpåverkan av långa resor genom att synliggöra en resas klimatpåverkan före köp och ge möjlighet för resenärer som vill minska sin klimatpåverkan till följd av en tilltänkt resa att fatta ett mer välinformerat beslut.

Den dåvarande regeringen publicerade därefter i september 2021 en departementspromemoria där det lämnades förslag till en ny lag och en ny förordning om klimatdeklarationer. Syftet med förslaget angavs vara att minska klimatpåverkan från resor genom att synliggöra deras påverkan på klimatet och att transportörer i samband med försäljning av och erbjudanden om en resa därför ska lämna en klimatdeklaration. Enligt promemorian skulle kravet på klimatdeklarationer till att börja med bara gälla resor med flyg.

Obligatoriska klimatdeklarationer vid långväga resor har hittills inte införts i Sverige.

Förbud mot privatjetplan

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade i april 2023 en skriftlig fråga (fr. 2022/23:571) om huruvida regeringen vill förbjuda privata jetplan på Bromma flygplats. I svaret framhöll statsrådet bl.a. att Bromma flygplats har stor betydelse för tillgängligheten för såväl Stockholmsområdet som övriga landet och att flygplatsverksamheten där drivs av statligt helägda Swedavia. Statsrådet påminde om att styrelsen i ett bolag med statligt ägande i enlighet med statens ägarpolicy ansvarar för att bolaget sköts på ett föredömligt sätt inom de ramar som riksdagen har beslutat om i bolagets uppdrag, lagstiftningen samt statens ägarpolicy. Statsrådet framförde vidare att Swedavia bedriver ett mycket ambitiöst miljöarbete och att frågor som rör Swedavias avtal med kunder, t.ex. sådana som använder privata jetflyg, är operativa frågor för bolagets styrelse och ledning att hantera.

Frågan om miljö- och klimatpåverkan från privatjetflygningar har diskuterats på EU-nivå, bl.a. vid det möte med rådet för transport, telekommunikation och energi (TTE-rådet) som hölls den 1 juni 2023. Vid rådsmötet framförde Österrike sin, Frankrikes, Irlands och Nederländernas vilja att diskutera privatjetflygets bidrag till klimatomställningen och behovet av att hantera privatjetflygets oproportionerliga klimatpåverkan. Länderna menade att det behövs regler för att begränsa denna typ av luftfart. Vid rådsmötet uttryckte några medlemsländer sitt stöd för initiativet, medan en annan medlemsstat framhöll att affärsflyget även bidrar till tillgänglighet för länder med specifika förutsättningar. En ytterligare medlemsstat menade däremot att frågan bör hanteras inom ramen för EU ETS. TTE-rådet noterade informationen.

Förbud mot kortdistansflygningar

Frankrike antog i maj 2023 en lag om bekämpning av klimatförändringar och förstärkning av motståndskraften mot deras effekter. Lagen innebar ett förbud mot reguljär kollektivtrafik för persontransport på alla flyglinjer inom franskt territorium där det finns flera motsvarande direkta järnvägsförbindelser per dag med kortare restid än två och en halv timme.

Lagändringen föregicks av att kommissionen i ett genomförandebeslut (EU) 2022/2358 som fattades den 1 december 2022 gav Frankrike rätt att förbjuda inrikes kortdistansflygningar av miljöskäl på sträckor där restiden

med tåg understiger 2,5 timme. I skälen för beslutet uppger kommissionen att den lagt stor vikt vid att tågtrafiken måste vara ett fullgott alternativ till flyget och att åtgärden inte påverkar konkurrensen mellan flygbolagen. Vidare menade kommissionen att en positiv bieffekt av åtgärden är att den sätter press på järnvägsbolagen att erbjuda tjänster av hög kvalitet och lämpliga service-nivåer eftersom en försämring kan medföra att flygtrafiken återupptas. I praktiken har beslutet haft påverkan på flygtrafiklinjerna mellan Paris (Orly) och Lyon, Paris (Orly) och Nantes samt Paris (Orly) och Bordeaux. I enlighet med beslutet ska Frankrike ompröva åtgärden efter att den varit i kraft i 24 månader.

Krav på fossilfritt flyg för företag och upphandlad trafik

Med anledning av ett regeringsuppdrag redovisade Trafikverket 2020 en förstudie om möjligheten att avtala om fossilfri flygtrafik under allmän trafikplikt (rapport 2020:255). Förstudien var inriktad på att belysa i vilken utsträckning den statligt upphandlade flygtrafiken kan bidra till målsättningen om att minska flygets klimatpåverkan med bibehållen tillgänglighet i hela landet och omfattade de flyglinjer som var upphandlade under 2020. När det gäller möjligheten att ställa miljökrav på upphandlad trafik gjorde Trafikverket bedömningen att det i dagsläget råder osäkerhet om huruvida EU-reglerna ger utrymme för att ställa krav på att trafiken bedrivs fossilfritt, såsom med bioflygbränsle eller elflyg. Trafikverket pekade därför på att det bör tas ställning till om Sverige ska driva standpunkten att EU ska öppna för klimatrelaterade krav i förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Trafikverket gjorde samtidigt bedömningen att de styrmedel som staten använder så långt som möjligt ska vara teknikneutrala och att detta även gäller miljökrav för upphandlad flygtrafik.

I den underlagsrapport om flyg som Trafikverket redovisade till inriktningsunderlaget för den långsiktiga planeringen av infrastruktur 2026–2037 bedömer Trafikverket att det i dagsläget inte är möjligt för Trafikverket att ställa klimatkrav i flygupphandlingar, men att det är möjligt att lägga anbud med t.ex. ett elflygplan när upphandlingarna är teknikneutrala. När el- och vätgasflyg finns kommersiellt tillgängliga eller under förutsättning att Trafikverket framdeles kan ställa krav på sådan trafik, behöver det enligt Trafikverket finnas tekniska och finansiella förutsättningar för en faktisk användning. Utredningar och insatser som rör den upphandlade flygtrafiken bör enligt Trafikverket därmed fokusera på vilken infrastruktur som krävs för en grön omställning liksom finansieringsförutsättningar för detta.

Prisgolv för inrikes flygresor

Flygbolagen agerar på en konkurrensutsatt marknad där de själva ansvarar för den egna prissättningen av flygbiljetter.

Kammarkollegiet upphandlar ramavtal för inrikes flygresor och den nuvarande avtalsperioden gäller mellan den 1 maj 2023 och den 30 april 2027. Förordningen (1998:796) om statlig inköpssamordning gäller för myndigheter under regeringen, och dessa avropsberättigade myndigheter ska avropa från de statliga ramavtalen. Avrop sker genom myndighetens anlitade resebyrå och genom tillämpning av en särskild fördelningsnyckel. Det innebär att de som är avropsberättigade väljer det flygbolag som bäst kan tillgodose de behov som finns vid avropstillfället utifrån en eller flera av följande parametrar: avreseort, destination, restid, antal mellanlandningar, tidtabell, biljettyp, miljö och pris. Om den avropande myndigheten önskar, och om det finns förutsättningar i det resebokningssystem som används vid bokningstillfället, ska miljö kunna användas som en parameter i samband med avrop, t.ex. genom att sortera på koldioxidutsläpp.

SRF och projektet Grön Flygplats

Grön Flygplats var ett treårigt projekt som startades i juli 2019 där 26 SRF-flygplatser deltog. Projektet, som fick medfinansiering av Europeiska regionala utvecklingsfonden, hade som syfte att energieffektivisera och minska koldioxidutsläppen från flygplatsernas egen verksamhet. Projektet hade även som syfte att efterhand som den tekniska utvecklingen går framåt skapa möjligheter för flygbolagen att tanka fossilfritt flygbränsle och ladda elflyg. Projektet hade som mål att energieffektivisera samt minska koldioxidutsläppen och mängden osorterat avfall. Till de aktiviteter som genomfördes inom ramen för projektet hör bl.a. att några av de deltagande flygplatserna gjorde gemensamma upphandlingar av bioflygbränsle.

Pågående arbete

Energimyndigheten lanserade under 2023 utlysningen Fossilfritt flyg för framtiden, med fokus på att accelerera omställningstakten mot ett fossilfritt flyg och bidra till uppfyllelse av de energi- och klimatpolitiska målen. Projekt eller innovationskluster som inom 15 år har potential att bidra till denna utveckling har möjlighet att söka stöd.

Enligt utlysningen uppgår högsta möjliga stöd per projekt till 7 miljoner kronor och projekten kunde starta tidigast den 1 januari 2024 och ska avslutas senast den 31 december 2026. Inom teknik kan projekt söka stöd inom hållbara förnybara bränslen för flyg, elflyg och flyg med vätgasdrift samt infrastruktur. Vidare kan projektmedel sökas för mindre demonstrationer, systemanalys och drivkrafter för förändring, mindre förstudier och innovationskluster. Projekt där olika typer av aktörer (bransch, akademi och forskningsinstitut) samverkar ses enligt Energimyndigheten som positivt.

Energimyndigheten redovisade i februari 2024 på sin webbplats att stöd har beviljats till tio nya projekt på totalt 55 miljoner kronor för såväl teknisk utveckling som demonstrationer inom fossilfritt flyg. Projekten ska bl.a. utveckla tekniker för vätgasflyg och drönare men även bidra till stärkt

kompetensförsörjning, metoder för klimatoptimal flygning och effektivare processer för framtagning av biobränsle.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om flygets klimatpåverkan behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU11. Utskottet hänvisade bl.a. till vidtagna åtgärder och pågående insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att flyget behövs för ett såväl avlångt och glesbefolkat som exportberoende land som Sverige men att det samtidigt behövs klimatsmarta lösningar som bl.a. ökad inblandning av biodrivmedel och eldrivna flygplan för att minska utsläppen från luftfarten. Utskottet anser att det är viktigt att minska utsläppen från svenskt flyg samtidigt som utskottet konstaterar att de stora klimatutmaningarna för flyget är gränsöverskridande och att det därför även krävs gemensamma internationella åtgärder. Utskottet vill följaktligen peka på nödvändigheten i att driva på det arbete som bedrivs internationellt för att minska luftfartens klimatpåverkan och ser därför positivt på det arbete som regeringen bedriver i bl.a. FN:s flygorganisation ICAO och EU. Som framgår av redovisningen ovan framhålls det i både den svenska flygstrategin och 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 påminner om att EU ETS, som inleddes redan 2005, är världens första större handelssystem för växthusgaser och har som syfte att på ett kostnadseffektivt sätt minska koldioxidutsläppen från fossila bränslen. Vidare konstaterar utskottet att det globala klimatstyrmedlet Corsia som införts för det internationella flyget innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på en viss utsläppsnivå och att flygbolagen för detta ändamål ska använda sig av godkända hållbara flygbränslen eller köpa godkända utsläppskrediter för de utsläpp som överstiger denna nivå. Utskottet ser positivt på detta och välkomnar i sammanhanget att regeringen framför tydliga uttalanden och ståndpunkter vid internationella sammankomster om behovet av en klimatomställning inom luftfarten. Utskottet ser även positivt på de initiativ som har tagits inom EU för att främja flygets klimatomställning, bl.a. inom ramen för det s.k. 55-procentspaketet, och att det i april 2023 efter omfattande förhandlingar kom till stånd en överenskommelse om reglerna för ReFuelEU Aviation som innebär att användningen av hållbara bränslen ska öka inom luftfartssektorn.

När det gäller motionsförslaget om klimatdeklarationer vid flygresor konstaterar utskottet att ICAO har utvecklat en metod som kan användas i kompensationsprogram för att beräkna koldioxidutsläppen för flygresor (ICEC) och att detta finns enkelt tillgängligt för användning. När det gäller motionsförslagen om förbud mot kortdistansflygningar, förbud mot privatjetplan, krav på fossilfritt flyg för företag och prisgolv för inrikes resor anser utskottet att användningen av sådana styrmedel är fel väg att gå. Utskottet vill understryka vikten av att de styrmedel som används för att främja fossilfrihet och minska luftfartens klimatpåverkan är effektiva för att Sverige ska kunna uppnå målet om att allt inrikes flyg ska vara fossilfritt 2030 och att alla flygtransporter från svenska flygplatser ska vara fossilfria 2045. Utskottet delar regeringens bedömning i den senaste klimathandlingsplanen att flygets klimatomställning behöver utvecklas och att flyget på kort sikt huvudsakligen bör ställa om genom en övergång till fossilfria flygbränslen och effektivare flygningar, men på längre sikt i ökande grad även genom en övergång till flygplan som drivs med el eller vätgas. Utskottet anser även i likhet med regeringen att inblandningen av fossilfria flygbränslen är av central betydelse för flygets klimatomställning och att Sverige bör verka för en effektiv pris-sättning av flygets klimatpåverkan som främjar hållbara och fossilfria drivmedel. Utskottet delar även regeringens syn på att flygets utsläpp på hög höjd, s.k. höghöjdseffekter, bör minska och att dessa utsläpp bör inkluderas i EU ETS när robusta mätmetoder för höghöjdseffekter utvecklas. I klimathandlingsplanen framför regeringen även att krav på minskad klimatpåverkan bör övervägas i samband med stödgivning till icke-statliga flygplatser. Utskottet ser positivt på att sådana krav övervägs.

Energimyndighetens satsningar på forskning och innovationer för att främja hållbara biobränslen för flyg är ytterligare insatser som utskottet ser mycket positivt på. Likaså välkomnar utskottet vad som framkom vid Statens väg- och transportforskningsinstitutets (VTI) presentation för trafikutskottets ledamöter den 4 maj 2023 om att VTI:s forskning och utveckling numera har utvidgats till att även omfatta luftfartens område och inte minst frågor om flygets omställning.

Utskottet välkomnar slutligen även flygbranschens viktiga arbete för fossilfri konkurrenskraft inom flyget som utförs utifrån den gemensamma färdplan som tagits fram. Utskottet vill i sammanhanget också uppmärksamma den stora potential som finns när det gäller den fortsatta utvecklingen inom elflygsområdet.

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 något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:399 (SD) yrkande 14, 2023/24:960 (MP) yrkandena 1, 2, 7, 9 och 11, 2023/24:996 (MP) yrkande 45, 2023/24:1519 (MP) yrkandena 55 och 56, 2023/24:1664 (S), 2023/24:1936 (S) yrkande 3, 2023/24:2453 (C) yrkande 47, 2023/24:2465 (C) yrkandena 79 och 80 samt 2023/24:2625 (S) yrkande 45.

Insatser för att utveckla elflyget

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om elflyg. Utskottet hänvisar till olika insatser som har initierats för att påskynda utvecklingen och underlätta införandet av elflyg. Utskottet framhåller att utvecklingen av elflyg har stor potential att vara en viktig del i att minska flygets klimatpåverkan och bidra till transportsektorns omställning.

Jämför reservation 17 (SD) och 18 (C).

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2023/24:399 yrkande 18 på elflygets potential och framhåller att forskningen om elflyg bör bevakas. Eldrift är enligt motionärerna både klimatsmart och billigare än konventionell teknik, och flyget skulle därigenom kunna trafikera andra linjer än de som i dag är kommersiellt gångbara. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 19 behovet av ett utökat nordiskt samarbete för elflyg. Motionärerna pekar på att Sverige saknar ett politiskt mål för elflyg, vilket kan ställas i relation till Norge som har uttalat ett mål i den norska regeringsöverenskommelsen som innebär att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040. Motionärerna betonar slutligen i yrkande 20 behovet av att beakta elflygets framtida behov av infrastruktur. Enligt motionärerna behöver det framtida behovet av infrastruktur bejakas för att Sverige ska vara ledande inom området.

Rickard Nordin m.fl. (C) efterfrågar i kommittémotion 2023/24:2453 yrkande 49 en kartläggning av möjliga rutter för regionalt elflyg, i syfte att påskynda övergången till ett hållbart, fossilfritt och mer energieffektivt flyg samt till elektrifiering.

Ulrika Heie m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 14 att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet och att de regionala flygplatserna bör stå redo med rätt infrastruktur när elflyget utvecklas i snabb takt. Enligt motionärerna har utvecklingen av elflyget stor bäring på frågan om tillgänglighet i hela landet och nya resrutter, vilket ger förutsättningar för att göra Sverige mer tillgängligt och utveckla landsbygden. Motionärerna anser vidare i yrkande 30 att Sverige ska ta fram en elflygsstrategi. Motionärerna pekar på att elflyget endast behandlas summariskt i den flygstrategi som antogs 2017.

Rickard Nordin (C) understryker i motion 2023/24:1256 behovet av att prioritera elflyg till Visby flygplats och av att börja planera för fler flygplatser som lokala energinoder. Enligt motionären finns det all anledning att redan nu planera för infrastrukturen för framtidens fossilfria flygande.

Bakgrund

EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen

I förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel fastställs obligatoriska nationella mål för EU:s medlemsstater om att bygga ut infrastruktur för alternativa drivmedel (särskilt elektricitet och vätgas) som är tillgänglig för allmänheten. Infrastrukturen avser bl.a. stillastående luftfartyg. Förordningen innehåller bl.a. gemensamma regler för användarinformation, uppgiftslämnande och betalningskrav samt planerings- och rapporteringskrav på medlemsstaterna.

Enligt förordningen måste alla flygplatser inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och övergripande nät tillhandahålla ström till stillastående luftfartyg som används för kommersiell lufttransport vid brygganslutna uppställningsplatser senast den 31 december 2024. Detsamma gäller för alla s.k. remoteplatser som ska ha detta till senast den 31 december 2029.

Utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

I utredningen Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3) som presenterades i februari 2023 pekar utredaren på att den svenska flygbranschen har satt upp etappmål för flygets klimatpåverkan som innebär att inrikesflyget ska vara fossilfritt senast 2030 och att utrikesflyget ska vara fossilfritt senast 2045. Utredaren pekar i detta sammanhang på att svenska flygbolag har en uttalad målsättning att använda elflyg i kommersiell drift före 2030 och att de flygplan som i dag verkar vara aktuella att kunna sätta i drift kommer att ha en räckvidd på ungefär 300 kilometer. Enligt utredaren kommer dessa flygplan i bästa fall att således bara vara ett komplement till det reguljära inrikesflyget, men utredaren konstaterar samtidigt att det även finns hybridlösningar med elmotorer och flytande flygbränsle i kombination som är under utveckling och som kommer att kunna öka räckvidden. Utredaren menar även att elflygets intåg på flygmarknaden kan öppna för nya flyglinjer och att man beroende på kostnadsläget för elflyget kan tänka sig helt nya destinationer såväl inrikes som utrikes. Här skulle exempelvis flyglinjer över Bottenhavet till Finland liksom flyglinjer från västra Sverige till Norge kunna bli aktuella. Utredaren konstaterar samtidigt att det är svårt att prognostisera hur utvecklingen kommer att se ut efter 2030 men att det pågår en kraftig teknikutveckling för elflyg och att det finns ett stort antal företag i världen som tävlar om att bli leverantörer på området till de stora flygbolagen.

Utredaren pekar även på att Sverige är välförsett med kunskap om både flygplansutveckling och batteriteknik när det gäller elflyg. Enligt utredaren bör en nationell plan för flygbränsle inkludera en handlingsplan för elflygets utveckling inom elektrifieringsstrategin.

I utredningen framhålls även betydelsen av att Swedavias flygplatser senast till 2030 ska tillhandahålla laddutrustning som möjliggör laddning av elflyg och infrastruktur som möjliggör tankning av fossilfritt flygbränsle, men att det

även är önskvärt att regionala och/eller kommunala flygplatser kan erbjuda samma service till de flygplan som i framtiden besöker dessa flygplatser.

Trafikverkets uppdrag att belysa det statliga stödet till forskning och innovation på elflygsområdet

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 2021–2026 (publikationsnummer 2021:004) ingår elflyg i några av målområdena.

Med anledning av ett regeringsuppdrag om det statliga stödet till forskning och innovation på elflygsområdet redovisade Trafikverket i juni 2022 slutrapporten Vi ser himlen runt hörnet (publikationsnummer 2022:110). Rapporten togs fram i samverkan med bl.a. Vinnova och Energimyndigheten. I uppdraget ingick att analysera och lämna förslag på hur det befintliga statliga stödet till forskning och innovation kan utvecklas, samordnas och organiseras för att påskynda införandet av elflyg i Sverige. I uppdraget valde Trafikverket en bred definition av elflyg som omfattade batterier, vätgas, bränsleceller och elektrobränslen. I uppdraget ingick även att analysera forskning och innovation om den markbaserade infrastrukturen, hur flygplatserna ska utformas och hur mönster och principer för deras placering kan komma att förändras av att flyget elektrifieras. Till detta kom även att beskriva nuvarande stöd och pågående arbete nationellt och internationellt.

I rapporten pekar Trafikverket på att ingen av de statliga forskningsfinansierarna i nuläget har en dedikerad satsning inom elflygsområdet. Forsknings- och innovationsprojekt inom området har dock finansierats inom andra statliga program. Trafikverket konstaterar vidare att Energimyndighetens program Fossilfritt flyg 2045 sedan 2021 har varit den viktigaste statliga satsningen på utveckling av batteri-, vätgas- och bränslecellsteknik med tillämpning på flygområdet. Även Vinnova och Trafikverket har finansierat projekt som bidrar till elektrifieringen av flyget.

Trafikverket pekar på att det finns relativt få tekniskt inriktade projekt om elflyg och att det finns ett behov av att ge både små och stora aktörer en ökad möjlighet att driva utvecklingen gemensamt. Trafikverket pekar även på att elektrifieringen av flygsektorn är ett globalt fenomen där många länder och enskilda bolag satsar på forskning och innovation och nämner här partnerskapet Clean Aviation i EU:s nya forsknings- och innovationsprogram Horisont Europa.

Utifrån analysen av pågående insatser föreslår Trafikverket följande åtgärder

- Överhörningen mellan myndigheterna bör stärkas, i första hand när det gäller finansiering av forskning och innovation på elflygsområdet, men även omvärldsbevakning, framtida behov och andra aktuella frågor.

Utöver forskningsfinansiärer bör även myndigheter från andra politikområden som berör införandet av elflyg medverka.

- Medlen för forskning och innovation inom elflygsområdet bör utökas, med fokus på systemfrågor och demonstration. Ett successivt införande av elflyg kan innebära omfattande tekniska, affärsmässiga, infrastrukturella och juridiska förändringar som bör studeras från ett helhetsperspektiv. Den föreslagna satsningen syftar till att uppfylla det behovet. Utökningen bör ha en varaktighet på minst fem år för att säkerställa en stabil och långsiktig finansiering av området. Trafikverket understryker att utökningen ska komplettera befintliga program och utlysningar som bör fortsätta. Satsningen bör utformas så att den når elflygsaktörer, samtidigt som den gynnas av synergier med andra utlysningar.
- En s.k. triple helix-plattform bör skapas för att påskynda innovationsarbetet, skapa nya kontaktytor, utbyta information m.m. Inte minst bör plattformen hjälpa regionala aktörer och små och medelstora företag att delta i innovationsarbetet i större omfattning.
- Det svenska deltagandet i internationella program bör stärkas, t.ex. inom Clean Aviation eller genom bilaterala forsknings- och innovationsprogram med utvalda länder.

Trafikverket pekar på att det pågår många initiativ för elektrifiering inom andra trafikslag och anser att synergier ska eftersträvas. Trafikverket ser också ett behov av att satsa statliga forskningsmedel på forskning för att säkerställa den långsiktiga kunskapsutvecklingen inom batteriteknik och elektrifiering. Dessa satsningar gynnar ett flertal sektorer, inklusive flygsektorn.

Trafikverket konstaterar att elflygsintressenter vill att de statliga forsknings- och innovationsmedlen kompletteras med andra former av åtgärder, t.ex. investeringsstöd eller upphandling, som bidrar till att innovativa lösningar kan kommersialiseras snabbare. Trafikverket pekar även på att elektrifieringen av flyget förutsätter en tillräcklig energitillförsel på flygplatserna. Enligt Trafikverket bör dessa frågor beaktas i det fortsatta arbetet även om de ligger utanför det givna regeringsuppdragets omfång.

Elflyg vid Visby flygplats

I oktober 2021 invigdes ny infrastruktur för elflyg på Gotland och sammanlagt installerades tre laddplatser på Visby flygplats. Bakom finansieringen av laddplatserna för elflyg stod Swedavia i samarbete med Region Gotland och GEAB och ett investeringsstöd hämtades även från det s.k. Klimatklivet som hanteras av Naturvårdsverket. Bland de övriga samarbetspartner som står bakom satsningen på elflyg står även Tillväxt Gotland, Gotlands Besöksnäring och Nordic Network for Electric Aviation (NEA).

I Gotlands regionala utvecklingsstrategi Vårt Gotland 2040 betonas vikten av Gotlands förbindelser med omvärlden och i början av 2024 inleddes en

förstudie vid Science Park Gotland med syftet att utforska och utveckla framtiden för elflyg på Gotland. En målsättning är att ha en elflygslinje på Gotland till 2028.

Pågående arbete

Regeringens klimathandlingsplan

Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) publicerades i december 2023. I skrivelsen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som regeringen avser att vidta för att förbättra förutsättningarna för hushåll och företag att fatta de beslut som krävs för att de nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås.

I skrivelsen gör regeringen bedömningen att det behöver skapas förutsättningar för introduktion av elflyg i Sverige och att ett marknadsintroduktionsstöd för inköp eller finansiell leasing bör analyseras i takt med att marknaden för elflyg utvecklas.

Trafikverket

I sitt inriktningsunderlag till regeringen för den långsiktiga planeringen av infrastruktur 2026–2037 bedömer Trafikverket att el- respektive elhybrid-flygplan kan flyga på den intraeuropeiska marknaden från 2040-talet.

För att möjliggöra en snabb introduktion av elflyg i Sverige har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att göra en ny forsknings- och innovationssatsning på elflygsområdet och ta initiativ till ökad samverkan mellan de aktörer som arbetar med forskning och innovation på området. I enlighet med regleringsbrevet för 2024 (LI2023/03882) ska Trafikverket fortsätta att redovisa hur myndigheten har arbetat för att öka samverkan samt utbytet av information mellan Trafikverket och berörda aktörer i fråga om forskning och innovation som rör elflyg.

Regeringen har även gett Trafikverket i uppdrag att analysera om det enligt gällande regler finns förutsättningar för att ställa krav på elflyg i upphandling av flygtrafik för linjer med allmän trafikplikt (I2022/02384). Om Trafikverket bedömer att detta behövs ska myndigheten lämna förslag på åtgärder som kan bidra till en tidig introduktion av elflyg på de upphandlade linjerna. Trafikverket genomförde under 2020 en förstudie om möjligheten att handla upp fossilfria flyglinjer. Uppdraget om elflyg i upphandlad flygtrafik ska slutredovisas senast den 31 maj 2024.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om insatser för att utveckla elflyget behandlades senast i utskottets betänkande 2022/23:TU11. Utskottet hänvisade bl.a. till de olika

insatser som initierats för att påskynda utvecklingen av elflyg och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att utvecklingen av elflyg har stor potential att vara en viktig del i att minska flygets klimatpåverkan och bidra till transportsektorns omställning. Utskottet ser även mycket positivt på de industriella möjligheter som finns i Sverige när det kommer till utveckling av elflyg och den betydelse som framväxten av en ny industrigren baserad på civil elflygsproduktion kan komma att få för att öka utbudet av jobb. Utskottet ser därför också positivt på att Trafikverket tillsammans med flera andra myndigheter nyligen har presenterat en rapport med analyser och 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 i sammanhanget även det uppdrag som regeringen har gett Trafikverket och som innefattar att genomföra en ny forsknings- och innovationssatsning på elflygsområdet och ta initiativ till ökad samverkan mellan de aktörer som arbetar med forskning och innovation på området. Syftet med regeringens uppdrag är att möjliggöra en snabb introduktion av elflyg i Sverige.

I klimathandlingsplanen som presenterades i december 2023 bedömer regeringen att det behöver skapas förutsättningar för introduktion av elflyg i Sverige och att ett marknadsintroduktionsstöd för inköp eller finansiell leasing bör analyseras i takt med att marknaden för elflyg utvecklas. Utskottet delar den bedömning som regeringen gör i denna fråga.

I utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet framhålls betydelsen av att Swedavias flygplatser senast till 2030 ska tillhandahålla laddutrustning som möjliggör laddning av elflyg och att det även är önskvärt att regionala och kommunala flygplatser kan erbjuda samma service till de flygplan som i framtiden besöker dessa flygplatser. Utskottet delar denna uppfattning liksom bedömningen att en nationell plan för flygbränsle även bör inkludera en handlingsplan för elflygets utveckling inom elektrifieringsstrategin.

Utskottet ser även positivt på det arbete som genomförts på Gotland och som innebär att det har byggts laddinfrastruktur som kan användas för elflyg på Visby flygplats. Utskottet ser i sammanhanget med intresse på den förstudie som nyligen har inletts vid Science Park Gotland med syftet att utforska och utveckla elflyget på Gotland.

Med anledning av de olika insatser som pågår för att påskynda utvecklingen och underlätta införandet av elflyg finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:399 (SD) yrkandena 18–20, 2023/24:1256 (C), 2023/24:2453 (C) yrkande 49 och 2023/24:2465 (C) yrkandena 14 och 30.

Ökad säkerhet vid flygresor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika säkerhetsrelaterade frågor inom luftfarten. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande internationella regelverk för säkerhet inom luftfarten och myndigheternas arbete inom området. Utskottet framhåller samtidigt vikten av att Sverige bibehåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard.

Jämför reservation 19 (S) och 20 (SD).

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 46 behovet av att arbeta för hög flygsäkerhet med effektiva mål-baserade regelverk som omfattar drönartrafik. Enligt motionärerna är detta avgörande för att trygga ett luftrum som är säkert för alla dess användare.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2023/24:399 yrkande 5 vikten av en trygg och säker flygindustri. Motionärerna pekar på behovet av att genomföra säkerhetsarbete för att förebygga bl.a. kapningar, attentat och nya typer av ideologisk brottslighet. Motionärerna vill att säkerheten ska ökas och nya rutiner införas för att underlätta resandet både inom och utanför Europa. Motionärerna betonar vidare i yrkande 7 behovet av ökad säkerhet på direktlinjer. Enligt motionärerna behöver resandet förenklas och säkerheten ökas, bl.a. när det gäller direktlinjer från Arlanda flygplats och resor till USA men även till Storbritannien efter dess utträde ur EU.

Vidare framhålls i yrkande 8 behovet av stärkta nykterhetskontroller på flygplatser. Regelbundna kontroller fungerar enligt motionärerna proaktivt för piloter och övrig personal och genererar ett ökat förtroende för flygpersonal och flygbolag. Motionärerna vill därför att resurserna till polisen ska utökas för ett ökat antal nykterhetskontroller i nära anslutning till flygplatser.

I yrkande 9 understryks behovet av utökad rätt att använda videokamera i tjänsteutövandet. Enligt motionärerna skulle detta öka personalens trygghet och det blir enklare att utreda vad som har hänt med hjälp av filmerna.

Motionärerna föreslår vidare i yrkande 10 att ett förtydligande i luftfartslagen och luftfartsförordningen snabbtreds. Motionärerna pekar på att Sveriges flygindustri under senare tid har fått uppleva en ny typ av brottslighet där förövaren utför sabotage genom att aktivt och uppsåtligt motsätta sig flygpersonalens anvisningar om säkerhetsrutiner. Detta har bl.a. skett för att förhindra verkställande av utvisningar, och motionärerna menar att ett problem är att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt tydlig när det kommer till sådana fall. Motionärerna efterfrågar därför i yrkande 11 en snabbtredning av möjligheten att öka minimistrafvet i luftfartslagen. Den nuvarande luftfarts-

lagen och luftfartsförordningen är enligt motionärerna inte tillräckligt långtgående och det behöver därför skyndsamt ses över vilka gärningar som ska anses straffbara.

Motionärerna understryker i yrkande 13 behovet av att vidta åtgärder mot drönerattacker mot flygplatser. Enligt motionärerna behöver regeringen ta fram en plan för hur drönare snabbt och effektivt kan avlägsnas från ett flygplatsområde så att onödigt långa stopp kan undvikas.

Bakgrund

Gällande rätt

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. Förordningarna syftar till att skydda personer och gods genom att förhindra olagliga handlingar riktade mot civila luftfartyg och enligt dessa ska medlemsstaterna regelbundet övervaka att flygplatser, lufttrafikföretag och andra verksamhetsutövare tillämpar de gemensamma grundläggande standarderna för luftfartsskydd och säkerställa att brister upptäcks och åtgärdas snabbt. 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 innebär 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 bestämde om ordningen ombord, men straffet var då begränsat till böter. De nya reglerna innebär därmed en skärpning.

I 13 kap. 4 § 10 luftfartslagen finns regler om att passagerare som uppsåtligen 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.

Luftfartsskydd samt brott mot luftfartslagen och brottsbalken

Luftfartsskydd 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 och den registerkontroll som genomförs vid en säkerhetsprövning av en person som t.ex. ska arbeta på en flygplats. Vid registerkontrollen kontrolleras om det finns några uppgifter om personen i polisens register som påverkar en anställning med anknytning till luftfarten. 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. Bland de verksamheter som omfattas av bestämmelserna i det nationella säkerhetsprogrammet finns bl.a. flygplatser, svenska och utländska flygföretag, flygtrafiktjänst, fraktagerter, postföretag och instruktörer som utbildar säkerhetspersonal.

I den proposition som den dåvarande 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). Den dåvarande regeringen pekade vidare på att begreppet oreglerliga passagerare innefattar en rad olika beteenden och att sådana passagerare i vissa fall kan utgöra en allvarlig fara för flygsäkerheten och luftfartsskyddet eftersom 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.

Kommissionens årsrapport om genomförandet av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten

Kommissionen presenterade den 8 mars 2024 sin årsrapport 2022 om genomförandet av förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (COM(2024) 107). Kommissionen ska i enlighet med förordningen överlämna en rapport till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna om hur förordningen tillämpats och hur den förbättrar luftfartsskyddet. Kommissionens roll är att övervaka att medlemsstaterna i EU/EES genomför de rättsliga kraven på ett effektivt sätt. Detta innebär att kommissionen ska utföra inspektioner och vid behov lämna rekommendationer om förbättring av luftfartsskyddet. Kommissionens tillsyn avser

medlemsstaternas verksamhet när det gäller att inrätta, underhålla och tillämpa ett effektivt nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart och ett effektivt nationellt program för kvalitetskontroll av civil luftfart. Syftet med inspektionerna av de berörda myndigheterna är att kontrollera om medlemsstaterna har de verktyg som krävs – däribland nationella program för kvalitetskontroll, rättsliga befogenheter och tillräckliga resurser – för att kunna tillämpa EU:s lagstiftning om luftfartsskydd på ett tillfredsställande sätt.

I rapporten redovisar kommissionen att den under 2020 inledde en inventering och strategisk diskussion om möjliga nästa steg för EU:s system för luftfartsskydd. Samråden mellan kommissionens avdelningar, medlemsstaterna och berörda parter slutfördes 2022 i syfte att utvärdera EU:s befintliga ram för luftfartsskydd och identifiera möjliga förbättringsområden. Reflektionerna byggde på fem arbetsflöden som motsvarar huvuddragen i ekosystemet för luftfartsskydd, däribland hot och innovation. Kommissionen pekar på att sektorn för luftfartsskydd har bidragit till att undersöka sätt att minska kapacitetsproblemen på EU:s flygplatser, utan att äventyra säkerheten.

Av rapporten framgår att den efterlevnadsgrad som konstaterats vid kommissionens inspektioner har legat stabilt runt 80 procent sedan 2010. Enligt kommissionen betyder denna relativt stabila nivå dock inte att medlemsstaterna inte har ökat sina ansträngningar, eftersom kraven på luftfartsskydd också har skärpts avsevärt över tid, och då i synnerhet på områden som rör fraktsäkerhet, kontroll av vätskor, aerosoler och geléer samt användningen av mer sofistikerad och effektiv teknik. Av rapporten framgår vidare att de medlemsstater som inspekterades 2022 anpassade sina nationella program för luftfartsskydd till EU:s lagstiftning, gav sina berörda myndigheter nödvändiga tillsynsbefogenheter för att övervaka och genomdriva samtliga krav i förordningen och dess genomförandeakter, säkerställde att ett tillräckligt antal revisorer fanns tillgängliga för att utföra åtgärder för övervakning av efterlevnaden och genomförde större delen av kraven på utbildning i luftfartsskydd. Inspektionerna belyste dock behovet av ytterligare insatser på ett antal områden och att det finns problem i den regelbundna övervakningen av vissa luftrafikföretag och vissa verksamhetsutövare med säkerhetsansvar.

När det gäller framtiden anger kommissionen i rapporten att kommissionen reflekterar över hur den nuvarande ramen för luftfartsskydd ska kunna förbättras ytterligare. Kommissionen överväger därför sätt att kunna utöka sin effektivitet, hållbarhet och flexibilitet utan att äventyra de höga säkerhetsnivåer som hittills uppnåtts.

Allmänt om flygning med 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. fångelser, 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.

Den 1 januari 2021 fick alla medlemsländer i EU nya regler för drönare. De nya reglerna gäller i hela EU och har tagits fram för att underlätta utvecklingen av drönare och samtidigt behålla den höga säkerheten i takt med att trafiken ökar. I likhet med tidigare finns ett antal grundregler som alltid gäller vid drönarflygning. Dessa innebär att det behövs särskilt tillstånd för att få flyga drönare utom synhåll och högre än 120 meter över marken, utom när de flyger över ett hinder. Vidare är det inte tillåtet att flyga på ett sätt som utgör en risk för andra luftfartyg, människor, djur, miljö eller egendom.

De nya reglerna ligger relativt nära de tidigare reglerna, men drönare får olika indelning beroende på risknivå för flygningen. Vidare måste det vid all flygning med drönare 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 operatörsnummer, ett s.k. operatörs-id, och drönare som kräver operatörsregistrering ska alltid vara märkta och programmerade med operatörs-id när detta är möjligt. En operatör kan ansvara för flera fjärrpiloter.

Drönare i luftrummet vid flygplatser

För att framföra drönare i luftrum i närheten av en flygplats krävs särskilt tillstånd från flygtrafikledningen eller motsvarande vid varje enskilt tillfälle. Det kan i vissa fall krävas en dubbelriktad radioförbindelse eller motsvarande för att få ett sådant tillstånd.

LFV har tagit fram en karta för fjärrpiloter av drönare som visar var det är tillåtet att flyga drönare. Syftet med kartan är att underlätta för fjärrpiloter att avgöra var de kan flyga utan att störa ordinarie flygtrafik. Kartan är interaktiv och fungerar i nyare versioner av de vanligaste webbläsarna och är även anpassad för att fungera på mobila enheter. Drönarkartan beskriver var flygplatserna ligger, utbredningen av deras luftrum samt permanenta restriktionsområden. Information av tillfällig karaktär, t.ex. tillfälliga restriktionsområden eller andra tillfälliga begränsningar, finns att läsa i Aeronautical Information Publication (AIP SUP) och i Notices for Airmen (Notam).

I den årsrapport för 2022 som kommissionen presenterade i mars 2024 om genomförandet av förordningen om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten uppmärksammas de problem som finns med den olagliga användningen av drönare. Den olagliga verksamheten innebär både att verksamheten vid flygplatserna störs och att luftfartyg och passagerare utsätts för fara. Kommissionen pekar på att ökad motståndskraft hos systemen och kapacitet för att motverka obemannade luftfarkoster är en integrerad del av den drönarstrategi 2.0 som kommissionen antog i november 2022 för att utveckla drönare till en vektor för smart och hållbar rörlighet i framtiden. Enligt kommissionen ska drönare genom digitalisering och automatisering bidra till ett nytt utbud av hållbara tjänster och transporter, samtidigt som man beaktar möjliga samverkans effekter mellan civil och militär teknik. Kommissionen avser därför att göra en riskbedömning av luftfartsskyddet för drönare i syfte att identifiera potentiella ytterligare sårbarheter hos flygplatser som skulle kunna kräva reglering.

Säkerhet på direktlinjer

Som en av tio flygplatser i världen valdes Stockholm Arlanda 2015 ut av amerikanska myndigheter för att få möjlighet att införa amerikansk gränskontroll på svensk mark inför avresa. Den 4 november 2016 tecknade den dåvarande svenska regeringen och USA ett bilateralt avtal om införande av amerikansk gräns-, tull-, och säkerhetskontroll (US preclearance) på Stockholm Arlanda. Swedavia undertecknade i anslutning till detta en avsiktsförklaring med US Customs and Border Protection om hur denna funktion ska hanteras på flygplatsen. Amerikansk gränskontroll av direktlinjer från Arlanda har ännu inte införts.

Bevakning med kamera

Den 1 augusti 2020 trädde ändringar i kamerabevakningslagen (2018:1200) i kraft som innebär att kravet på tillstånd för att kamerabevaka togs bort för bevakning i färdmedel som används i kollektivtrafik och för stations-, flygplatsterminal- och hållplatsområden som används för sådan trafik. Bevakningsintresset väger tungt i kollektivtrafiken och på flygplatser och det som är gemensamt för dessa platser är att vem som helst ur allmänheten kan befinna sig där under både korta och långa stunder och att resandet sker i princip alla tider på dygnet. Undantagen från krav på tillstånd ska gälla om bevakningen sker i brottsförebyggande syfte eller för att förhindra eller upptäcka störningar av allmän ordning och säkerhet eller olyckor. Den som bedriver kamerabevakning måste själv göra bedömningen om den planerade bevakningen är tillåten.

Integritetsskyddsmyndigheten (Imy) publicerade 2023 en rapport (2023:3) med en vägledning vid kamerabevakning utifrån praxis som etablerats genom Imys tillståndsbedömningar, tillsyner och domstolsprocesser. Syftet med

rapporten är att ge vägledning vid avvägningar mellan behov och intressen utifrån Imys tidigare beslut.

Kamerabevakningslagen omfattar inte handhållna kameror eller s.k. kroppsburna kameror, dvs. kameror som är fästa i en persons kläder eller monterade på en hjälm. Då gäller enbart dataskyddsförordningen eller brottsdatalagen med speciallagstiftningar.

Alkoholtester för 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 eftersom det är sådana som omfattas av rampinspektioner.

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

Pågående arbete

Kommissionens meddelande om bekämpning av potentiella hot från drönare

För att säkerställa att den snabba tekniska utvecklingen och det ökande antalet drönare inte leder till en okontrollerad ökning av hoten från icke samarbetsvilliga drönare är det enligt kommissionen nödvändigt att intensifiera samarbetet på EU-nivå. Därför presenterade kommissionen den 18 oktober 2023 ett meddelande till rådet och Europaparlamentet om bekämpning av potentiella hot från drönare (COM(2023) 659 final). Meddelandet behandlar hot från drönare som är utformade för civilt bruk och syftar till att hantera hot från dessa drönare i en civil miljö. I meddelandet lämnas en redogörelse för EU:s politik för att motverka potentiella hot från icke samarbetsvilliga drönare. Meddelandet ingår som en del av ett bredare paket för drönar-bekämpning som också omfattar två handböcker som ger praktisk vägledning om viktiga tekniska aspekter av denna politik.

Den nuvarande verksamheten på EU-nivå kommer att fortsätta och kompletteras med en uppsättning nyckelåtgärder som kommer att genomföras

under de kommande åren. I kommissionens meddelande beskrivs att de nyckelåtgärder som kommer att vidtas inom ramen för EU:s program för drönbekämpning fram till 2030 är följande:

- nyckelåtgärder för gemenskapsbyggande och informationsutbyte
- nyckelåtgärder för att prova system för drönbekämpning
- nyckelåtgärder för praktisk vägledning och operativt stöd
- prioriterade åtgärder för att dra största möjliga nytta av forskning och innovation
- nyckelåtgärder för finansieringsstöd
- nyckelåtgärder för att utforska regleringsåtgärder.

Enligt kommissionen planeras en halvtidsöversyn av EU:s program för drönbekämpning äga rum senast 2027 och en fullständig översyn senast 2030.

Kommissionen konstaterar i sammanhanget att det i första hand är medlemsstaternas myndigheter som är ansvariga för att motverka de hot som icke samarbetsvilliga drönare utgör, men att medlemsstaterna gynnas av åtgärder på EU-nivå som möjliggör närmare samarbete och samordning när det gäller de olika medel och verktyg som används för detta ändamål.

Transportstyrelsens arbete

Transportstyrelsen genomför återkommande seminarier och informationsinsatser som riktas till olika aktörer och intressenter om bl.a. vilka olika regelverk som gäller inom luftfartsområdet, vad dessa innebär och olika säkerhetsaspekter kopplade till dessa. Som exempel kan nämnas att Transportstyrelsen i december 2023 genomförde ett seminarium om de regelverk som gäller för drönare.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden som tagit upp olika aspekter av säkerhet vid flygresor, senast i betänkande 2023/24:TU11. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena som bl.a. handlade om luftfartsskydd, åtgärder mot drönbekämpning, brott mot luftfartslagen, nykterhetskontroller, kamerabevakning med hänvisning till bl.a. det arbete som sker inom ICAO, Easa och Eurocontrol och Sveriges deltagande i dessa organisationer. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av att Sverige bibehåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard. Utskottet vill även understryka betydelsen av fortsatta åtgärder för att utveckla flygsäkerheten och vikten av att Sverige fortsätter att vara pådrivande i flygsäkerhetsfrågor internationellt. 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.

Utskottet ser vidare positivt på kommissionens uttalanden i årsrapporten om genomförandet av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten om att kommissionen fortlöpande reflekterar över hur den nuvarande ramen för luftfartsskydd ska kunna förbättras ytterligare. Utskottet välkomnar även vad kommissionen framför om att den därför överväger vilka sätt som ska tillämpas för att kunna utöka effektiviteten, hållbarheten och flexibiliteten utan att äventyra de höga säkerhetsnivåer som hittills uppnåtts.

Utskottet ser också positivt på att kommissionen i oktober 2023 presenterade ett meddelande om bekämpning av potentiella hot från drönare och att detta ingår som en del av ett bredare paket för drönarbekämpning med bl.a. praktisk vägledning om viktiga tekniska aspekter på området. Utskottet vill vidare framhålla att verksamheten på EU-nivå även kommer att fortsätta och kompletteras med en uppsättning nyckelåtgärder som kommer att genomföras under de kommande åren.

När det gäller luftfartsskyddet påminner utskottet om att det i Sverige är 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, liksom för internationellt arbete och föreskriftsarbete. Utskottet noterar i sammanhanget att ett införande av amerikansk gränskontroll av direktlinjer från Arlanda tidigare inletts men ännu inte har genomförts. När det gäller skärpningar av luftfartslagen och brottsbalken vill utskottet peka på att nuvarande regler innebär att i de fall där det begås brott som ska klassificeras som luftfartssabotage kan dessa fall ge en påföljd på upp till fyra års fängelse.

När det gäller motionsförslaget om utökad möjlighet att använda kamera i tjänsten noterar utskottet att liknande motionsyrkanden behandlades i justitieutskottets betänkande 2022/23:JuU12 och att motionsyrkandena då avstyrktes.

När det gäller motionsförslaget om stärkta nykterhetskontroller vill utskottet betona att det är 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 säkerställandet 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 avslutningsvis inte anledning att ta några initiativ med anledning av motionerna 2023/24:399 (SD) yrkandena 5, 7–11 och 13 samt 2023/24:2625 (S) yrkande 46, och dessa avstyrks därmed.

Utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att utreda en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare. Utskottet hänvisar till att utbildningskraven för piloter fastställs inom ramen för samarbetet med EU och Easa. Utskottet välkomnar samtidigt de utökade insatser som pågår inom området när det gäller information, utbildning och tillsyn.

Motionen

Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD) anför i motion 2023/24:117 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

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.

Transportstyrelsen presenterade i januari 2021 en rapport om sin 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 om 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.
- Ett omfattande tillsynsprogram har initierats och pågår i dagsläget. Det handlar om att Transportstyrelsen besöker varje lokal aktiv fallskärms-klubb för att säkerställa att de regler som finns för flygning av fallskärms-hoppare efterföljs.
- Easa har påbörjat ett arbete för att ta fram en Best Intervention Strategy (BIS) för att öka säkerheten vid flygning med fallskärms-hoppare. Syftet är att ta fram ett informationsunderlag (Safety Promotion) som berör olika moment i planering och genomförande av flygning med fallskärms-hoppare. Sverige deltar i arbetet och BIS:en ska spridas till alla EU-medlemsländer.

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 som är riktat till den allmänna luftfarten som myndigheten gav ut under 1999–2009 och en omstart framöver under namnet H50P 2.0.

Pågående arbete

Transportstyrelsen konstaterar i årsredovisningen för 2023 att i syfte att minska antalet olyckor med dödlig utgång har utbildning, seminarier och tillsynsutövning fortsatt att vara en prioriterad uppgift inom fallskärmsverk-samheten (TSG 2024-181). Utbildningarna och informationsinsatserna som genomförts i samarbete med Svenska Fallskärmsförbundet består bl.a. av

- utbildningsdagar som fallskärmsklubbarna har genomfört i samband med säsongsstart
- utbildning för licensierade hoppare om massa och balans, lastinstruktioner och vilka konsekvenser förflyttning i flygplanet under flygning kan ge
- säkerhetsmöten med chefspiloter och chefsinstruktörer från alla Sveriges fallskärmsklubbar
- inledande och fortsatt säkerhetsutbildning för piloter
- fortbildning för fallskärmsinstruktörer inför säsongsstart, där nya moment har införts i utbildningarna för instruktörer, hoppladare, hoppmästare och kursledare.

Transportstyrelsen har även påbörjat en säkerhetskulturutredning av Svenska Fallskärmsförbundet samt uppdaterat delegeringsavtalet med förbundet med krav på en central flygchefsfunktion som ska stödja de lokala fallskärmsklubbarna med riskinventering, framtagning av checklistor m.m.

Transportstyrelsen har också fortsatt fokus på tillsyn av fallskärmsverksamheten och har därför utökat tillsynen av Svenska Fallskärmsförbundet och de lokala fallskärmsklubbarna. Transportstyrelsen genomförde under 2022 och 2023 även flygoperativa tillsynsinsatser på de tio aktiva fallskärmklubbar som finns i landet. Denna tillsynsverksamhet kommer även att fortsätta att bedrivas kontinuerligt under innevarande och kommande år.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare, senast i betänkande 2023/24:TU11. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning till bl.a. pågående arbete inom Easa och Transportstyrelsen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

I fråga 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 ser därför positivt på att Easa arbetar med att ta fram en s.k. BIS för att öka säkerheten vid flygning med fallskärmshoppare. Utskottet välkomnar även de informations- och utbildningsåtgärder som Transportstyrelsen genomför tillsammans med Svenska Fallskärmsförbundet samt att myndighetens tillsynsinsatser har utökats. Med anledning av vad som här anförts finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2023/24:117 (SD).

Vissa flygplatsrelaterade frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag 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 21 (SD).

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2023/24:399 yrkande 6 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.

Gustaf Göthberg (M) vill i motion 2023/24:1104 att Göteborg Landvetter flygplats namnges efter Evert Taube. Enligt motionären förtjänar Taubes internationalism, framtidstro, optimism och humanism att uppmärksammas tillsammans med den visskatt och det musikaliska avtryck han gjort på Sverige.

Robert Hannah (L) föreslår i motion 2023/24:320 att Göteborg Landvetter flygplats döps om till Landvetter Torgny Segerstedt flygplats (Airport). Enligt motionären skulle ett sådant namnbyte bli en tydlig internationell symbol för en välkomnande stad som står öppen för världen och som kämpar mot alla former av förtryck.

Bakgrund

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. 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 namnskylt 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.

Byte av namn på flygplatser

Internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn.

I egenskap av ägare till de statliga flygplatserna ska Swedavia 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 betonat att flygresenärer inte reser till en flygplats utan till en destination. Människor 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.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast motionsyrkanden om arbetsuniformer och byte av namn på flygplatser i betänkande 2022/23:TU11. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till bl.a. Swedavias arbete och internationell luftfartsstandard. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

När det gäller arbetsuniformer på statliga flygplatser vill utskottet peka på att Swedavia har tagit fram en anvisning för användande av uniformer som riktar sig till alla som använder uniform i tjänsten.

När det gäller förslagen om byte av namn på Göteborg Landvetter flygplats konstaterar utskottet att internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn. Därmed tillgodoser det nuvarande namnet Göteborg Landvetter flygplats den angivna luftfartsstandardens 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. Ett namnbyte riskerar därmed att innebära ökade avgifter och att Swedavia förlorar det kapitalvärde som har byggts upp i varumärket Göteborg Landvetter flygplats under många år.

Därmed finner utskottet inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionerna 2023/24:320 (L), 2023/24:399 (SD) yrkande 6 och 2023/24:1104 (M).

Drönare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att utreda hur användningen av drönare kan underlättas. Utskottet hänvisar bl.a. till den drönarstrategi som EU-kommissionen har presenterat och att det pågår ett uppdrag att utreda frågeställningar som aktualiseras av användandet av drönare och deras roll i transportsystemet i Sverige.

Jämför reservation 22 (SD).

Motionen

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2023/24:399 yrkande 12 behovet av att utreda hur användningen av drönare kan underlättas. Enligt motionärerna kan kostnaderna minska för leveranser till svåråtkomliga platser om drönare används, och de kan också med fördel användas för gränsbevakning och för att upptäcka skogsbränder.

Bakgrund

Allmänt om drönare

Marknaden för drönare förväntas öka dramatiskt under de kommande åren eftersom allt fler företag kommer att välja att använda tekniken i sin verksamhet. Drönare har många användningsområden, t.ex. för automatisk övervakning av kraftledningar och annan kritisk infrastruktur, inspektioner av stadsmiljö samt leverans av hjärtstartare och andra medicinska artiklar. De senaste åren har också utprovningar skett med drönare som levererar matvaror och andra logistiklösningar inom exempelvis detaljhandeln. I framtiden förväntas även drönare transportera människor till och från urbana miljöer. Detta innebär att det redan belastade luftrummet och flygtrafiklednings-systemet står inför en stor utmaning och omställning och att det behövs nya regler för att möta den digitala utvecklingen.

EU:s drönarstrategi 2.0

Grunderna för ett EU-gemensamt drönarregelverk beslutades 2018 när grundläggande ramar för drönare fördes in i EU:s nya grundförordning för den civila luftfarten, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139.

EU-kommissionen presenterade i november 2022 meddelandet En drönarstrategi 2.0 för ett smart och hållbart ekosystem för obemannade luftfartyg i Europa (COM(2022) 652). I drönarstrategin aviserades ett antal s.k. flaggskeppsåtgärder för att förverkliga Europeiska kommissionens vision för drönarsektorn i EU fram till 2030. Kommissionen konstaterade bl.a. att de åtgärder som hade tillkännagetts i 2015 års luftfartsstrategi En luftfartsstrategi för Europa (COM(2015) 598) till stor del har slutförts och att det är dags för en uppdaterad EU-politik om drönare som bygger på de resultat som hittills uppnåtts och tar hänsyn till nya politiska prioriteringar och nya utmaningar samt den senaste tekniska, regleringsmässiga och kommersiella utvecklingen.

Under 2023 handlade arbetet bl.a. om att ta fram fler standardscenarier för att förenkla tillståndsprocesser och ta fram regler för de mest avancerade drönaroperationerna.

Det gemensamma europeiska regelverket för U-space

Den 22 april 2021 beslutade EU om ett nytt gemensamt europeiskt regelverk för U-space, förordning (EU) 2021/664. U-space är ett koncept av nya tjänster och förfaranden som på ett automatiserat och digitaliserat sätt ska möjliggöra en integrering av drönare i luftrummet. I förlängningen ska konceptet stödja en säker och effektiv tillgång till luftrummet för ett stort antal drönare samtidigt som den säkra och effektiva tillgången för den bemannade luftfarten bibehålls. Konceptet införs stegvis inom EU sker med målsättningen att vara fullt utbyggt till 2035. Tjänsterna möjliggör för drönare att bl.a. flyga bortom synhåll, i stor skala och på ett automatiserat sätt som dessutom är säkert för människor, byggnader och övrig luftfart. Flygning sker i geografiska UAS-zoner, vilket är avgränsade luftrum, med krav på U-spacetjänster som behörig myndighet beslutat om.

Genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg (drönarförordningen) och U-space-förordningen har mer detaljerade EU-regelverk kommit på plats och målet är att kunna tillämpa det slutliga U-space-regelverket i hela EU 2035.

Luftfartsverkets uppdrag om drönare

Av 1 § förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket framgår att LFV:s huvuduppgifter är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart. LFV får överlämna till någon annan att på verkets vägnar ombesörja verksamhet som avses i första stycket. Verksamhet som rör militära förhållanden får överlämnas endast i samråd med Försvarsmakten.

LFV fick i maj 2018 i uppdrag att genomföra en fördjupad studie av utformningen av det svenska luftrummet (D-2019-161405). Syftet med studien var bl.a. att ta fram en strategi som skulle kunna ligga till grund för en översyn av luftrummet. Den obemannade luftfarten är en relativt ny typ av intressent som i stora delar bedrivs utanför befintliga regler och styrningar för den bemannade luftfarten. I studien ingick att analysera flygtrafiken i Sverige och kartlägga behoven hos användarna av luftrummet. I den studie som presenterades 2019 pekade LFV bl.a. på en förväntad snabb utveckling av obemannad luftfart och behovet av att etablera system och tjänster för denna intressent i Sverige. Av studien framgick även att det fanns flera brister som behövde åtgärdas och behov som behövde tillgodoses.

Därefter fick LFV i regleringsbrevet för 2022 i uppgift att inom ramen för sitt uppdrag etablera system och tjänster för obemannad luftfart (unmanned aircraft system traffic management, UTM) på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt och enligt regelverket för U-space där det är tillämpligt. Arbetet skulle genomföras i enlighet med nationella och europeiska regelverk, i syfte att säkerställa luftrumskapaciteten för en strukturerad och säker utveckling av drönartrafik i det undre luftrummet. Av den rapportering som LFV presenterade i april 2022 framgår att LFV, tillsammans med Swedavia och Polismyndigheten, gjort en gemensam ansökan om EU-medel via Fonden för ett sammanlänkat Europa för att hantera den obemannade luftfarten. I samarbetet mellan LFV, Swedavia och Polismyndigheten har LFV huvudansvar för UTM-tjänsterna, medan Swedavia tillsammans med LFV ansvarar för förberedelser och anpassning av infrastruktur och luftrum för att möjliggöra obemannad luftfart i större skala i anslutning till traditionella flygplatser.

LFV har även haft i uppdrag att göra en översyn av det undre luftrummet (I2021/02335 D-2023-341993). Med anledning av översynen presenterade LFV i augusti 2023 en rapport med förslag till en alternativ utformning av luftrumsstrukturen i det undre luftrummet. I rapporten pekar LFV på att det sedan 2019 har tagits viktiga steg för den obemannade luftfarten genom både tydligare ansvarsroller, nya regelverk och projekt som t.ex. Sweden U-Space. LFV konstaterade samtidigt att den obemannade luftfarten på lång sikt förväntas kunna använda luftrummet på samma sätt som den bemannade luftfarten. LFV pekade samtidigt på att det fram till dess kommer att behövas särskilda lösningar för den obemannade luftfarten för att säkra förutsättningarna för denna typ av trafik.

Pågående arbete

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 virkesvolymer. 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.

Transportstyrelsen fick i juli 2023 i uppdrag av regeringen att analysera och utreda frågeställningar som aktualiseras av användandet av drönare och deras roll i transportsystemet i Sverige (LI2023/02917). Syftet med uppdraget är att stärka förutsättningarna för en konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige och EU samt främja en säker, hållbar och effektiv användning av drönare som tar hänsyn till nationella förutsättningar och eventuella allmänna och enskilda motstående intressen. Uppdraget ges mot bakgrund av de EU-gemensamma regelverk för drönare och U-space, Europeiska kommissionens drönarstrategi 2.0 samt de möjligheter och utmaningar som en ökad användning av drönare kan medföra. Enligt direktiven till uppdraget ska Transportstyrelsen bl.a.

- utreda hur ett genomförande av U-space och integration av drönare i luftrummet kan bidra till de transportpolitiska målen och klimathandlingsplanen
- redogöra för olika allmänna och enskilda intressen som kan beröras av ett ökat användande av drönare
- redogöra för nuvarande och kommande internationell och nationell rätt när det gäller användandet av drönare, luftrum och leverantörer, i U-space-luftrum och i övrigt luftrum, och rapportera status för hur långt Transportstyrelsen kommit med nationella regler och genomförandet av EU-lagstiftningen
- analysera behovet av regelförenkling eller ytterligare nationell reglering, rutiner och processer för drönare, luftrum och leverantörer, i U-space-luftrum och i övrigt luftrum
- klargöra myndigheters, kommuners och regioners roll och ansvarsfördelning när det gäller användande av drönare samt belysa frågor om tillstånds- och planeringsprocesser och samverkansformer
- utreda behov av luftrumsutformning, med utgångspunkt i bl.a. LfV:s redovisning av uppdraget att etablera system och tjänster för obemannad luftfart (LI2023/02754) samt LfV:s redovisning av uppdraget att genomföra en översyn av det undre luftrummet (I2021/02335)
- utreda vilken infrastruktur som behövs för att integrationen av drönare ska fungera, i och utanför U-space-luftrum
- analysera finansieringsmodeller kopplade till det offentligas åtaganden i fråga om luftrum, infrastruktur och leverans av tjänster till drönare

- genomföra en internationell utblick om genomförandet av U-space-förordningen och främjandet av s.k. innovativ luftmobilitet i andra europeiska länder som tillämpar EU-regelverket för drönare
- inom ramen för myndighetens ansvarsområde lämna de författningsförslag som Transportstyrelsen bedömer nödvändiga för att ytterligare steg ska kunna tas för att förverkliga uppdragets syfte.

Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 30 augusti 2024.

Tidigare riksdagsbehandling

Trafikutskottet granskade våren 2023 Europeiska kommissionens meddelande om en drönarstrategi för Europa (utl. 2022/23:TU16). I strategin presenterades en vision om hur drönare i EU kommer att användas 2030 och ett antal åtgärder för att förverkliga denna. Utskottet välkomnade kommissionens strategi och ställde sig i huvudsak positivt till den vision som presenterades.

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om att underlätta användning av drönare, senast i betänkande 2022/23:TU11. Utskottet avstyrkte förslaget med hänvisning till vidtagna och pågående åtgärder. Riksdagen biföll 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. Utskottet ser därför positivt på att EU-kommissionen har presenterat en drönarstrategi 2.0 för ett smart och hållbart ekosystem för obemannade luftfartyg i Europa med en vision för drönarsektorn i EU fram till 2030. Utskottet påminner i sammanhanget även om att EU har beslutat om ett gemensamt europeiskt regelverk för U-space som är ett koncept av nya tjänster och förfaranden som på ett automatiserat och digitaliserat sätt ska möjliggöra en integrering av drönare i luftrummen. När det gäller frågan om att utreda hur användningen av drönare kan förenklas och underlättas välkomnar utskottet att LFV har genomfört en översyn av det undre luftrummet liksom att Transportstyrelsen för närvarande genomför ett uppdrag från regeringen som består i att analysera och utreda frågeställningar som aktualiseras av användandet av drönare och deras roll i transportsystemet i Sverige. Med anledning av vad som här anförts finner utskottet inte skäl att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2023/24:399 (SD) yrkande 12.

Hinderbelysning vid vindkraftverk

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att införa behovsanpassning av hinderbelysning. Utskottet hänvisar till Transportstyrelsens pågående översyn av föreskrifter och allmänna råd om hinderbelysning och att utskottet inte vill föregripa detta arbete.

Jämför reservation 23 (C) och 24 (MP).

Motionerna

Daniel Helldén m.fl. (MP) vill i kommittémotion 2023/24:960 yrkande 12 att det införs behovsstyrd hinderbelysning som standard vid etablering av vindkraftverk. Enligt motionärerna är det fullt möjligt att installera behovsstyrd hinderbelysning som tänds när ett flygplan närmar sig och är mörk övrig tid.

Rickard Nordin m.fl. (C) betonar i kommittémotion 2023/24:2453 yrkande 86 att bättre behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk bör införas, 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.

Åsa Eriksson (S) betonar i motion 2023/24:1174 behovet av att överväga krav på behovsstyrd hinderbelysning för vindkraftverk. Motionären pekar på det påtagliga blinkande som syns lång väg på landsbygden, trots att det finns teknik som gör att den permanenta belysningen av vindkraftverk kan upphöra.

Bakgrund

Gällande rätt

Chicagokonventionen (Doc 7300/9) utgör grunden till det internationella samarbete som drivs av ICAO. Den internationella regleringen av hinderbelysning återfinns konventionens bilaga 14. Enligt reglerna ska ett vindkraftverk markeras och/eller försees med ljus om det klassas som ett hinder för luftfarten, och respektive medlemsstat får avgöra om det behövs någon 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 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 vindkraftsparker och placering av ljus. I bilagorna till föreskrifterna anges även metod för markering av vindkraftverk.

Transportstyrelsen

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 bilaga 14 Aerodromes i fråga om möjligheten att bevilja undantag från reglerna och tillåta 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 det dåvarande Infrastrukturdepartementet. Utifrån den jämförelse som Transportstyrelsen gjort mellan åtta europeiska länder konstaterar man 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 konstaterar man 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. Transportstyrelsen har efter redovisningen av regeringsuppdraget analyserat om det finns förutsättningar att förändra den svenska kravbilderna för markering av objekt som kan utgöra en fara för luftfarten och därefter inlett en översyn av Transportstyrelsens föreskrifter, se vidare i avsnittet om pågående arbete.

Försvarsmakten

Försvarsmakten fick i regleringsbrevet för 2020 i uppdrag att analysera jämförbara länders och grannländers erfarenheter av fungerande samexistens mellan försvarsmakt och kraftigt utbyggd vindkraft inom samma geografiska område samt att återkomma med förslag på hur det svenska systemet kan förbättras i det avseendet. Försvarsmakten presenterade i oktober 2022 en promemoria med en slutlig redovisning av uppdraget (FM2022-14512:1). Av

promemorian framgår att Totalförsvarets forskningsinstitut under 2020–2022 tog fram ett kunskapsunderlag om samexistens mellan försvarsintressen och vindkraft där flera statliga myndigheter, länsstyrelser och privata aktörer deltog. I promemorian pekar Försvarsmakten på Transportstyrelsens uppdrag om behovsstyrd hinderbelysning för vindkraftverk och att Transportstyrelsen i sitt uppdrag samverkade med Försvarsmakten, se vidare föregående avsnitt. Försvarsmakten konstaterar i sin promemoria att Försvarsmaktens ställningstagande i juni 2021 var att fortsätta att avstyrka behovsstyrd hinderbelysning och att denna bedömning inte har förändrats sedan dess (dnr FM2021-15034:3, FM2022-14512:1).

Pågående arbete

Transportstyrelsens anger på sin webbplats om pågående regelarbete att myndigheten har beslutat att utföra en översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:88) om markering av föremål som utgör en fara för luftfarten och om flyghinderanmälan om ändringar. Översynen syftar till att undersöka möjligheterna att anpassa de svenska kraven för att markera vindkraftverk i enlighet med de rekommendationer som framgår av Chicagokonventionens bilaga 14. Översynen inkluderar även att undersöka möjligheterna att justera den lägsta höjd när föremål som utgör en fara för luftfarten ska förses med hinderbelysning. Vidare anges att vissa delar av föreskriften behöver uppdateras eller förtydligas för att underlätta tillämpningen av kraven. Som tidpunkt för planerat ikraftträdande av föreskriften anges våren 2025.

Svar på skriftlig fråga

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade den 5 mars 2024 en skriftlig fråga (fr. 2023/24:651) om huruvida regeringen kommer att ta initiativ för att tillåta radarstyrd hinderbelysning. Statsrådet hänvisade till den rapport som Transportstyrelsen hade redovisat i december 2021 om behovsstyrd hinderbelysning av vilken det framgår att en betydande skillnad mellan Sverige och övriga länder är användandet av det nationella luftrummet och hur militären opererar tillsammans med den civila trafiken. Statsrådet pekade vidare på den analys som Transportstyrelsen därefter slutfört sommaren 2023 och som lett till att myndigheten senare på hösten beslutat att utföra en översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:88) om markering av föremål som utgör en fara för luftfarten och om flyghinderanmälan om ändringar. Statsrådet konstaterade att översynen av föreskrifterna syftar till att undersöka möjligheterna att anpassa de svenska kraven för att markera vindkraftverk i enlighet med de internationella regler som framgår av bilaga 14 till Chicagokonventionen och att översynen planeras att vara klar sista kvartalet 2024. Därmed ansåg statsrådet inte att det finns behov av några initiativ när det gäller radarstyrd hinderbelysning.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat ett motionsyrkanden om behovsstyrd hinderbelysning, senast i betänkande 2022/23:TU11. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till pågående arbete med analyser i frågan. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om behovsstyrd hinderbelysning vid vindkraftverk har Transportstyrelsen utfärdat föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten. Utskottet påminner i sammanhanget om den rapport som Transportstyrelsen redovisade i december 2021 om behovsstyrd hinderbelysning och vad som sas i denna om att en betydande skillnad mellan Sverige och övriga länder är användandet av det nationella luftrummet och hur militären opererar tillsammans med den civila trafiken. Utskottet ser positivt på att Transportstyrelsen för närvarande genomför en översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd TSFS 2020:88 med syftet att undersöka möjligheterna att anpassa de svenska kraven för att markera vindkraftverk i enlighet med ICAO:s rekommendationer. Utskottet välkomnar att översynen även inkluderar att undersöka möjligheterna att justera den lägsta höjd när föremål som utgör en fara för luftfarten ska förses med hinderbelysning. Eftersom utskottet inte vill föregripa den översyn som planeras vara klar sista kvartalet 2024 avstyrker utskottet motionerna 2023/24:960 (MP) yrkande 12, 2023/24:1174 (S) och 2023/24:2453 (C) yrkande 86.

Direktflygförbindelse mellan Sverige och Taiwan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att teckna ett luftfartsavtal mellan Sverige och Taiwan. Utskottet anser att tillgången till internationella flygförbindelser är viktig för både enskilda människor och näringslivet och påminner om att regeringen bl.a. verkar i det skandinaviska luftfartssamarbetet för att förbättra Sveriges luftfartsförbindelser med tredje länder. Utskottet finner dock för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan.

Motionen

Markus Wiechel m.fl. (SD) framhåller i motion 2023/24:1453 behovet av att teckna ett luftfartsavtal mellan Sverige och Taiwan. Enligt motionärerna är potentialen som finns med en direkt flygförbindelse mellan Sverige och Taiwan enorm och skulle kunna bidra till ett ännu bättre samarbete mellan våra länder.

Bakgrund

För att bedriva internationella flygtransporter krävs tillstånd eller medgivande av de stater som berörs. För att ge den internationella regelbundna trafiken (linjefarten) stabila förutsättningar ingår de flesta stater luftfartsavtal med varandra. Avtal mellan två länder (parter) kallas bilaterala medan avtal mellan flera länder (parter) kallas multilaterala. Vanligast är bilaterala avtal. De skandinaviska länderna har sedan många år ett särskilt samarbete på luftfartsområdet och Danmark, Norge och Sverige brukar ingå i princip likalydande bilaterala avtal med andra länder.

I avtalen finns bestämmelser om mellan vilka orter (punkter) trafiken får bedrivas. Det finns också bl.a. bestämmelser om vilka eller hur många flygbolag som kan få tillträde till marknaden, och ibland finns begränsningar av antalet flygningar eller kapacitetsinsatsen i övrigt.

Skriftlig fråga om luftfartsavtal med Taiwan

Dåvarande statsrådet Tomas Eneroth (S) besvarade den 4 maj 2022 en skriftlig fråga (fr. 2021/22:1493) om huruvida han avser att verka för att underteckna ett allmänt luftfartsavtal med Taiwan i syfte att få en direkt flygförbindelse mellan länderna. I sitt svar pekade statsrådet på att tillgången till internationella flygförbindelser är viktig för både enskilda människor och näringslivet och att regeringen därför bl.a. verkar i det skandinaviska luftfartssamarbetet för att förbättra Sveriges luftfartsförbindelser med tredjeländer. Statsrådet pekade vidare på att ett traditionellt luftfartsavtal reglerar trafikrättigheter och även andra förhållanden inom luftfartsrelationer mellan stater samt att möjligheterna till långväga luftfartsförbindelser förbättras genom övergripande avtal även på EU-nivå. Statsrådet pekade avslutningsvis på att ett luftfartsavtal inte är något krav för att påbörja direkttrafik och konstaterade att om ett flygbolag vill etablera en direktförbindelse mellan Taiwan och Sverige kan flygbolaget genom ordinarie förfarande ansöka om trafiktillstånd hos Transportstyrelsen.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om en direktflygförbindelse mellan Sverige och Taiwan, senast i betänkande 2022/23:TU11. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning till regeringens medverkan i det skandinaviska luftfartssamarbetet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att tillgången till internationella flygförbindelser är viktig för både enskilda människor och näringslivet och påminner om att regeringen bl.a. verkar i det skandinaviska luftfartssamarbetet för att förbättra Sveriges luftfartsförbindelser med tredjeländer. Utskottet finner dock för närvarande inte

anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2023/24:1453 (SD).

Reservationer

1. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 1 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17 och avslår motionerna

2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högstöm (båda M) yrkande 5 i denna del,

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 6,

2023/24:1170 av Ann-Sofie Alm (M),

2023/24:1600 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13, 31, 99 och 101.

Ställningstagande

Sverige är ett stort och glesbefolkat land, vilket gör att vi har ett stort behov av flygtransporter. Vi kan konstatera att staten tidigare tog ett större helhetsansvar för flygplatserna i Sverige. Dessvärre har dock staten över tid avyttrat flera flygplatser som i stället tagits över av kommuner och regioner. Det borde enligt vår uppfattning ligga i statens intresse att ha en väl fungerande flyginfrastruktur och tillgänglighet i hela landet och vi anser därför att staten bör utreda hur vi på bästa sätt kan stödja de icke statligt ägda flygplatserna finansiellt. Vi anser därmed att ett utökad och förutsägbart driftsstöd till de icke statligt ägda flygplatserna bör utredas.

2. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 1 (C)

av Ulrika Heie (C).

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 motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13, 31, 99 och 101 samt avslår motionerna
2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17,
2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 5 i denna del,
2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 6,
2023/24:1170 av Ann-Sofie Alm (M) och
2023/24:1600 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C).

Ställningstagande

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. Jag vill därför understryka vikten av ett fungerande flyg och regionala flygplatser som ger möjlighet för människor och näringslivet att lätt ta sig till andra destinationer inom landet och som därmed skapar arbetstillfällen, förbättrar möjligheterna till turism och binder samman Sverige. Jag vill även framhålla att landets regionala flygplatser har stor betydelse för den svenska besöksnäringens möjligheter att växa utanför storstadskärnorna.

Jag vill i detta sammanhang även betona behovet av att se över Swedavias vinstdelningsmodell i syfte att uppnå en bättre intäktsfördelning samt stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet.

Flygtrafikledning och säkerhetsverksamhet finansieras under normala förhållanden genom uttag av avgifter på flygbolagens passagerar- och godstrafik. I en kris faller dock dessa avgifter till i princip noll. Eftersom säkerhet är helt grundläggande kan flyget inte startas fullt ut om inte dessa system är finansierade. För att säkerställa att dessa system underhålls och driftsätts även om flygtrafiken är väldigt svag anser jag att staten borde ta ett större ansvar. För de statliga flygplatserna anser jag att Swedavia bör bemyndigas i detta avseende och när det gäller landets trettioalet regionala flygplatser måste staten också kunna gå in och via ekonomiska garantier se till så att verksamheten fungerar. Även under en kris – och kanske i synnerhet då – måste landets finmaskiga flygplatsnätverk fungera och kunna bedriva en säker operativ verksamhet. Exakt hur detta ska gå till anser jag behöver utredas. Det kan handla om att staten behöver skjuta till pengar genom kapitaltillskott till Swedavia och att t.ex. anslagsfinansieringen till LFV ses över. Jag anser vidare att motsvarande ersättning för uteblivna rörelseintäkter även måste ges till regionala flygplatser och flygtrafikledningstjänster och att man också behöver se över såväl låneramar och ekonomisk styrning som avkastningsmålet för Swedavia.

3. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 1 (MP)

av Linus Lakso (MP).

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 motion

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 6 och avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17,

2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 5 i denna del,

2023/24:1170 av Ann-Sofie Alm (M),

2023/24:1600 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13, 31, 99 och 101.

Ställningstagande

Undervägsavgifter är avgifter som flygplan som trafikerar lufterummet men nödvändigtvis inte landar betalar. De pengar som kommer in bekostar bl.a. LfV:s flygtrafikledningstjänster men går även ut till ett stort antal beredskapsflygplatser. Ordningen med undervägsavgifter är reglerad på EU-nivå och systemet hanterar ca 2 miljarder kronor per år. Jag vill peka på behovet av en översyn av flygets undervägsavgifter eftersom jag anser att det behöver utredas om de pengar som går till enskilda flygplatser uppfyller EU:s regelverk.

4. Beredskapsflygplatser, punkt 2 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 48 och avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 15 och 16,

2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 5 i denna del,

2023/24:826 av Rickard Nordin (C),
2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 5,
2023/24:1491 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),
2023/24:1498 av Heléne Björklund (S),
2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 8 och
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 100 och 103.

Ställningstagande

Vi vill understryka att Sverige, med sina långa avstånd och sin placering i Europas utkant, är starkt beroende av väl fungerande flygtrafik. En effektiv och hållbar flygpolitik är därför av yttersta vikt för såväl individer och näringsliv som nationell samhörighet. Vi vill framhålla att det är viktigt att den samhällsviktiga luftfarten förstärks. På motsvarande sätt anser vi också att det är viktigt att vi ser till att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser.

5. Beredskapsflygplatser, punkt 2 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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 motion

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 15 och 16 samt
avslår motionerna

2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande
5 i denna del,

2023/24:826 av Rickard Nordin (C),

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 5,

2023/24:1491 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),

2023/24:1498 av Heléne Björklund (S),

2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 8,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 100 och 103 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 48.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att landets beredskapsflygplatser är av vital betydelse för viktiga samhällsfunktioner i samhället. Det kan gälla allt från ambulansflygningar och brandbekämpning till Försvarmaktens olika behov. Det är därför viktigt att de flygplatser som bedriver beredskapsverksamhet av olika slag, oavsett vem som är huvudman för själva flygplatserna, får status som

beredskapsflygplatser och kompenseras för sina merkostnader för dessa tjänster av staten. Därmed vill vi att samtliga regionala flygplatser med beredskapsverksamhet utses till beredskapsflygplatser.

Samtidigt som våra flygplatser är en viktig del av den svenska infrastrukturen kan vi se att kommunerna och regionerna kämpar för att kunna behålla sina flygplatser runt om i Sverige. Detta är något som blivit en allt större ekonomisk börda på grund av pandemin. Eftersom våra regionala flygplatser utför flera viktiga samhällsinsatser, bl.a. ambulanstransporter, brandspaning samt sjö- och fjällräddning, och ger stöd till flera myndigheter anser vi att denna typ av insatser bör kvalificera dem till att klassificeras som beredskapsflygplatser. Vi anser även att alla typer av jourverksamhet som bedrivs på flygplatserna bör ersättas ekonomiskt.

6. Beredskapsflygplatser, punkt 2 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 100 och 103 samt avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 15 och 16,

2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 5 i denna del,

2023/24:826 av Rickard Nordin (C),

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 5,

2023/24:1491 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),

2023/24:1498 av Heléne Björklund (S),

2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 8 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 48.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis peka på att det i dag saknas en plan för hur en miniminivå för transporter inom de olika transportslagen ska se ut och att detta är något som skapar osäkerhet för både allmänhet och näringsliv. Under covid-19-pandemin fick staten t.ex. gå in och upphandla trafikplikt för en del flyglinjer, något som uppfattades som en ad hoc-hantering. Jag vill därför se ett tydliggörande av vilken typ av miniminivå inom transportsystemen som garanteras vid en kris och att regeringen tar fram en plan för hur man från statligt håll

avser att tillsammans med myndigheter och näringsliv säkerställa miniminivåer för transporter inom bl.a. flyg under en allvarlig störning. Jag saknar en konkret diskussion och beredskap för vad som måste vara ett golv för det svenska transportsystemet. Därmed vill jag framhålla 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.

Många anställda inom transportsystemet har en certifiering, behörighet eller säkerhetsklassning vars giltighet kräver en kontinuerlig tjänstgöring. Under covid-19-pandemin kunde många inom flygbranschen inte arbeta lika mycket som vanligt. Om personal dessutom varslas eller avskedas uppstår komplexa rekryteringsproblem, i synnerhet för landets mindre flygplatser där personalen inte sällan har en rad olika kompetenser som fordras för att kunna sätta ihop en tillsvidareanställning. Dessa riskerar således att inte komma upp i det antal tjänstgöringstimmar som krävs för att ha ett giltigt certifikat. Inom flygsektorn gäller detta bl.a. piloter och ombord- och markservicepersonal. När delar av verksamheten ska återstartas och personalstyrkan återfå sina certifieringar kan flaskhalsproblem uppstå som i sin tur leder till att det byggs in en tröghet i återstarten. Jag anser att byråkrati inte ska behöva fördröja en återstart och att myndigheterna därför behöver ta fram beredskapsplaner för hur man kan återstarta utan onödiga dröjsmål. Det bör enligt min uppfattning vara regeringen genom MSB som ska hantera detta. Jag anser att regeringen och Transportstyrelsen inom ramen för internationella flygsamarbetsorganisationer borde ha en beredskap för att snabbt kunna besluta om att förlänga giltighetstiden för certifikat och tillstånd. Det skulle kunna underlätta valideringar och förnyelser av tillstånd, och köbildning till simulatorer och myndigheter skulle därmed kunna undvikas. Därmed vill jag framhålla behovet av att ta fram beredskapsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd.

7. Beredskapsflygplatser, punkt 2 (MP)

av Linus Lakso (MP).

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
2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 5 och
avslår motionerna
2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 15 och 16,
2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande
5 i denna del,

2023/24:826 av Rickard Nordin (C),
2023/24:1491 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),
2023/24:1498 av Heléne Björklund (S),
2023/24:2279 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 8,
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 100 och 103 samt
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 48.

Ställningstagande

I ett nedstängt Sverige under covid-19-pandemin ökades tillfälligt antalet beredskapsflygplatser från 10 till 27. Dessvärre har man låtit de 17 temporära beredskapsflygplatserna bli kvar även efter det att pandemin var över. I den statliga utredningen Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3) föreslås ett högt antal beredskapsflygplatser och att det ekonomiska stödet ökas kraftigt. Stöd skulle dessutom kunna ges under vissa förutsättningar som inte har med beredskapshänsyn att göra. Jag konstaterar att man vill ha totalt 33 beredskapsflygplatser trots att vi kan se att det inte finns ett motiverat behov av alla dessa beredskapsflygplatser. Flygvapnet behöver dem inte och före pandemin fungerade det utmärkt med ett litet antal flygplatser för ambulansflyget. Till detta kommer att det i dag finns ambulanshelikoptrar som är avsevärt mer effektiva och inte har behov av flygplatser. Dessa helikoptrar landar på rätt plats på en gång och kan användas i princip över hela landet samtidigt som flygvapnet för egen del sköter det som är av nationellt intresse. Jag anser att det stora antalet beredskapsflygplatser snarare har blivit ett förtäckt statsstöd till flyg än en rationellt bedömd verksamhet. Jag anser därför att vi bör återgå till det antal beredskapsflygplatser som fanns före covid-19-pandemin.

8. Arlanda, Bromma och Skavsta flygplatser, punkt 3 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

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 motion

2023/24:2661 av Mattias Vepsä m.fl. (S) yrkande 9,

bifaller delvis motion

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 3 och

avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3,

2023/24:1398 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 3,

2023/24:1936 av Sofia Amloh m.fl. (S) yrkandena 1 och 2 samt
2023/24:2112 av Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M).

Ställningstagande

Om Stockholmsregionen ska fortsätta att vara och stärka sin position som Sveriges gröna tillväxtmotor anser vi att Bromma flygplats måste avvecklas samtidigt som Arlanda måste utvecklas till ett centrum för fossilfritt flyg i Europa. Vi vill framhålla flygets betydelse för hela Sveriges tillgänglighet och att det därför är viktigt att flyget ges goda möjligheter att verka samtidigt som dess omställning ska främjas. I ett läge där varken Bromma eller Arlanda beräknas ha full kapacitet inom den närmaste tiden är det enligt vår mening oklokt att låta flygbolagen behöva bekosta båda flygplatsernas verksamhet. Vi anser att det i stället är mer fördelaktigt för både miljö och näringsliv att samla flyget på Arlanda flygplats. Vi anser att det är ett enormt bakslag att den nuvarande regeringen inte har några planer på att under den kommande mandatperioden driva en avveckling av Bromma flygplats. Vi anser att Bromma flygplats behöver avvecklas i förtid så att det i stället kan byggas en klimatsmart stadsdel med upp till 30 000 bostäder på marken. Att tillgängliggöra marken för att bygga bostäder är enligt vår uppfattning ett viktigt framtidsprojekt för att råda bot på den stora bostadsbristen i Stockholmsregionen.

9. Arlanda, Bromma och Skavsta flygplatser, punkt 3 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

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 motion

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3,
bifaller delvis motion

2023/24:2112 av Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M) och
avslår motionerna

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 3,

2023/24:1398 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 3,

2023/24:1936 av Sofia Amloh m.fl. (S) yrkandena 1 och 2 samt

2023/24:2661 av Mattias Vepsä m.fl. (S) yrkande 9.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Arlanda har en viss särställning och betydelse som Sveriges största flygplats och att den 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 anser vi att framtidens trafikvolym och kommande generationers flygbehov behöver ses över. Vi anser att Arlanda behöver ges förutsättningar att följa med i utvecklingen, inte minst när det gäller kommunikationerna med kringliggande städer. Inte minst gäller detta tillgång till parkeringar och snabba anslutningar från Stockholm och Uppsala till rimlig kostnad. Därmed vill vi framhålla behovet av att bygga ut Arlanda flygplats.

10. Arlanda, Bromma och Skavsta flygplatser, punkt 3 (V, MP)

av Linda W Snecker (V) och Linus Lakso (MP).

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 motion

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 3,

bifaller delvis motion

2023/24:2661 av Mattias Vepsä m.fl. (S) yrkande 9 och

avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3,

2023/24:1398 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 3,

2023/24:1936 av Sofia Amloh m.fl. (S) yrkandena 1 och 2 samt

2023/24:2112 av Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis påminna om att ett flertal utredningar under de senaste åren har visat att Bromma flygplats kan läggas ned utan att det menligt påverkar behovet av flygtrafik i landet. Sett till kollektivtrafik ligger Sveriges största flygplats Arlanda på samma avstånd från stadens centrum och kan därmed på ett bra sätt ta över den trafik som i dag återstår på Bromma. Vi vill även peka på att enligt de utredningar som gjorts om Bromma flygplats finns på Arlanda huvudsakligen ett behov av att justera terminalerna och göra en ”brommafiering” av dessa för att på så sätt kunna samla trafiken på Arlanda. Det är en förändring som det statliga bolaget Swedavia i så fall har ansvar för att genomföra.

Efter pandemin har flygandet bytt skepnad och affärs- och tjänsteflygandet har minskat kraftigt på grund av det kunskaps- och beteendesprång som pandemin innebar för arbetslivets behov av fysiska möten. När flygandet har ökat så sakteliga efter pandemin ligger inrikesflyget, dvs. det flyg som dominerar Brommas utbud, på en i det närmaste halverad nivå, samtidigt som alla bedömningar och prognoser visar att inrikesflyget är permanent förändrat. För att få en någorlunda fungerande inrikesmarknad anser vi att inrikesflyget behöver konsolideras och att linjerna behöver samlas på Arlanda för att därmed få ett slut på splittringen av flyget.

Det stora område där Bromma flygplats ligger har sedan närmare ett decennium varit utpekad som stadsutvecklingsområde och utgör en viktig del av Stockholms stads bostadspotential. Kommunerna har ett bostadsförsörjningsansvar samtidigt som vi konstaterar att det för Stockholms del finns en enorm efterfrågan på bostäder. Staden har ett omfattande planarbete för att få fram byggbar mark, och dessvärre finns det i dag få större platser som staden råder över där ett bostadsprojekt inte redan är inplanerat. Den största markreserv som staden äger är Bromma flygplats som vi menar utgör en utmärkt centralt placerad markreserv som kan omvandlas till exploateringsområde för bostäder och ges utökad infrastruktur. Sammanfattningsvis anser vi att det inte finns någon anledning att vänta med att avveckla Bromma flygplats. Flygplatsen bör avvecklas snarast.

11. Riksintresseflygplatser, punkt 4 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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
2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 4.

Ställningstagande

Ett riksintresse ska skydda anläggningar mot åtgärder som försvårar åtkomsten eller funktionen av det skyddade objektet. Vi anser att fler flygplatser skulle kunna få detta skydd än vad som är fallet i dag, eftersom 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 bör göras en översyn av riksintresseflygplatser för att på så sätt poängtera betydelsen av att bevara flyginfrastrukturen.

12. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 5 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

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 motion
2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21.

Ställningstagande

Europeiska kommissionen har sedan 2004 arbetat för ett gemensamt luftrum i Europa. Projektet har fått namnet Single European Sky och syftar till att alla medlemsländer ska samverka för att effektivisera både flygrutter och flygledning för civilflyget i hela EU. Vi anser att Sverige behöver prioritera detta viktiga samarbete för att flyget ska bli både snabbare och mer miljövänligt. För att effektivisera flygresandet anser vi därmed att Sverige bör verka för ett gemensamt luftrum för civilflyget i Europa.

13. Flygets klimatpåverkan, punkt 7 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

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
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 45 och
avslår motionerna
2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14,
2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 1, 2, 7, 9 och 11,
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 45,
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 55 och 56,
2023/24:1664 av Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S),
2023/24:1936 av Sofia Amløh m.fl. (S) yrkande 3,
2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 47 och
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 79 och 80.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis påminna om att den dåvarande socialdemokratiskt ledda regeringen vidtog flera viktiga åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan. Vi vill samtidigt framhålla att det behövs ytterligare åtgärder och att det därför är viktigt med incitament för flygbranschens omställning med målet att allt flyg som lyfter från svenska flygplatser ska nå fossilfrihet. Att stärka Sveriges position som ett föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg är enligt vår uppfattning en nödvändighet för att möta de klimatutmaningar som vi står inför. Genom en tydlig satsning på grönt flyg kan vi både bidra till att reducera utsläppen från transportsektorn och stärka vår konkurrenskraft på den internationella arenan. Svenskt biobränsle och framtagandet av nya hållbara flygbränslen bör utvecklas här där kunskaper finns, och vi menar att detta även kan leda till nya arbetstillfällen.

14. Flygets klimatpåverkan, punkt 7 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 och avslår motionerna

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 1, 2, 7, 9 och 11,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 45,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 55 och 56,

2023/24:1664 av Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S),

2023/24:1936 av Sofia Amloh m.fl. (S) yrkande 3,

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 47,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 79 och 80 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 45.

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 på svenska företag och svensk 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. Miljö-satsningar som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningar av koldioxidläckage, och satsningar ska styras mot internationella åtgärder och forskning framför höjda skatter på flygande.

15. Flygets klimatpåverkan, punkt 7 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 47 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 79 och 80 samt avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14,

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 1, 2, 7, 9 och 11,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 45,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 55 och 56,

2023/24:1664 av Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S),

2023/24:1936 av Sofia Amloh m.fl. (S) yrkande 3 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 45.

Ställningstagande

Flyget knyter ihop orter och länder och är en förutsättning för företagande och boende i hela landet. Flyget står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser och flygplanen blir alltmer energieffektiva. Jag anser att denna utveckling är positiv. Vi behöver dock finna system för att 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 ETS, men jag anser att kraven på hur utsläppsrätter tilldelas behöver skärpas. Jag vill även peka på att det är positivt att den internationella flygorganisationen ICAO har enats om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg, och Sverige måste nu vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt ska leverera. Jag anser även att de delar av Chicagokonventionen som begränsar effektiva ekonomiska styrmedel för internationella klimatutsläpp från flyg bör revideras.

Jag vill vidare framhålla vikten av en hållbar omställning av flygsektorn. Principen att jaga utsläppen och inte transportererna gäller även flyget eftersom det inte är flygresan i sig som är problemet utan utsläppen den genererar. Det

är därför inte lämpligt att beskatta flygresor utan miljöstyrning. 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.

Slutligen anser jag att möjligheten att inkludera koldioxidutsläpp från inrikes flyg i etappmålet för inrikes transporter till 2030 bör ses över samt att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040.

16. Flygets klimatpåverkan, punkt 7 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 1, 2, 7, 9 och 11,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 45 och

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 55 och 56 samt avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14,

2023/24:1664 av Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S),

2023/24:1936 av Sofia Amloh m.fl. (S) yrkande 3,

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 47,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 79 och 80 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 45.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag tydligt framhålla att utsläppen från flyget och svenskt flygande måste minska drastiskt. Stora satsningar behöver göras för att möjliggöra utsläppsfria mellankontinentala resor. För att inte överskrida det begränsade utsläppsutrymme som finns kvar för att klara Parisavtalet bör flyget betala för sin klimatpåverkan och utsläppen från flyget minska. För att minska flygets klimatpåverkan krävs vidare en kombination av minskat resande och omställning till förnybara bränslen, elektrobränslen och elhybrid-flyg för de flygresor som inte kan ersättas på annat sätt. Jag kan konstatera att utbudet på förnybara bränslen sannolikt kommer att vara begränsat och att det kommer att ta lång tid att utveckla miljövänliga tekniker som kan introduceras brett på marknaden. Jag menar att vi därför behöver minska flygresorna och avveckla flyget på de sträckor där det finns bra järnväg. Dit hör sträckan Stockholm–Göteborg som med tåg i dag tar drygt tre timmar. Den exakta

restiden för de sträckor där flyglinjer bör avvecklas behöver dock utredas, men resor på tre timmar kan ses som en rimlig början.

Jag vill vidare peka på behovet av att i Sverige och inom EU verka för att det kommersiella flyget ska sluta subventioneras och betala för sin egen kostnad och klimatpåverkan. Om Sverige ska nå upp till åtagandena i Parisavtalet måste vi kraftigt och omgående minska vårt fossilberoende. Jag anser att en viktig del i detta är att fasa ut de subventioner av fossilanvändning som i dag finns genom skattenedsättningar, avdrag och särskilda undantag. Vissa branscher kommer att behöva kompenseras för de ökade kostnader som uppstår när fossila subventioner tas bort och jag menar att ett sådant stöd bör stimulera till en snabbare omställning till fossilfrihet. När Miljöpartiet var i regeringsställning drev partiet igenom flera viktiga steg för att fasa ut fossila subventioner; t.ex. infördes en skatt på flygresor för att kompensera för att flygets bränsle inte är beskattat. Vidare drevs viktiga förändringar av EU ETS igenom, vilket har lett till ett högre pris på utsläppsrätter. Jag anser att detta arbete måste fortsätta så att alla fossila subventioner avvecklas.

Mot bakgrund av att flygets utsläpp av växthusgaser måste minska drastiskt vill jag peka på behovet av att utreda hur ett krav på fossilfritt flyg för företag kan utformas och skapas. Flyg kommer sannolikt att behövas under över-skådlig framtid och det är många destinationer som i dag inte kan försörjas med tåg eller båt på ett rimligt sätt. För att skapa en hållbar omställning som också är rättvis föreslår jag att det utarbetas ett system där flygbiljetter köpta av företag prissätts i paritet med full inblandning av fossilfria drivmedel. Intäkterna från detta ska gå till fossilfria drivmedel och ligga utöver den beslutade reduktionsplikten. Vidare ska en kvot av intäkterna gå till utveckling av elektrobränslen i syfte att helt avveckla koldioxidutsläppen från flyget i flygskedet.

I syfte att säkerställa att priserna för flygstolar inte dumpas till nivåer som är orimliga i förhållande till flygets klimatutsläpp och andra mer hållbara sätt att resa anser jag att införandet av ett prisgolv för inrikes flygresor bör utredas. Under ett sådant golv ska en flygbiljett inte få säljas.

Jag anser också att det bör införas krav på klimatupplysning vid annonsering och försäljning av flygbiljetter och att flygresor bör klimatdeklarerars på motsvarande sätt som reklam för tobak, alkohol eller bilar. Vid en sådan reklam och försäljning bör det på ett enkelt sätt framgå hur mycket koldioxid en resa släpper ut plus höghöjdseffekten.

Slutligen vill jag framhålla vikten av att verka för att förbjuda privatjet-flygplan. I arbetet med att komma bort från klimatutsläpp från flyget och optimera det flyg som kommer att behövas framöver utgör den växande skaran privatjetplan något som inte hör hit. De senaste fem åren har flygningarna med privatjet ökat med över 50 procent i Europa. Det innebär dessvärre att stora utsläpp genereras av ett mycket begränsat antal resenärer och att utsläppen per flygstol är orimligt höga. Det är inte acceptabelt att denna typ av klimatskadlig verksamhet fortgår och jag anser därför att den bör förbjudas. Inom EU har Frankrike, Irland, Nederländerna och Österrike tagit ett initiativ om att se över

reglerna och att upprätta klimatåtgärder kring privatjetflygningarna i Europa. Jag anser att Sverige bör ansluta sig till detta och även verka för att det på nationell basis sker en begränsning. Här vill jag även peka på att Swedavia inte behöver släppa in privatjetplan på sina flygplatser i den utsträckning som görs i dag.

17. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 8 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

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

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 18–20,

bifaller delvis motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 14 och

avslår motionerna

2023/24:1256 av Rickard Nordin (C),

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 30.

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. Vi vill framhålla att elflyget har stor potential och att forskningen om elflyg därför bör bevakas. Vi vill även peka på att forskningen inom drivmedel går framåt på alla områden och att detta också gäller inom batterier och laddinfrastruktur. Vi menar att elflyget kommer att vara mer konkurrenskraftigt när energiförhållandena mellan dagens bränsle och exempelvis morgondagens batterier jämnas ut. Detta kan enligt vår uppfattning på sikt gynna Sverige, eftersom svensk elproduktion redan i dag är i stort sett fri från fossila utsläpp. Vi vill framhålla att eldriften inte bara är klimatsmart, utan den är också billigare än konventionell teknik, och flyget skulle därmed i princip kunna trafikera andra linjer än de som i dag är kommersiellt gångbara.

Genom ett gott samarbete med våra nordiska grannländer menar vi att flyget genom övergången till elflyg kommer att kunna bli både billigare och mer effektivt. Sverige saknar dock ett politiskt mål för elflyg, vilket kan ställas i relation till Norge som har uttalat ett mål i den norska regeringsöverenskommelsen som innebär att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040. Vi vill därmed framhålla behovet av ett utökat nordiskt samarbete för elflyg.

Vi anser avslutningsvis 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 framtida behov av infrastruktur behöver bejakas för att Sverige ska vara ledande inom området.

18. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 8 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motionerna

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 49 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 14 och 30,

bifaller delvis motion

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 20 och

avslår motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 18 och 19 samt

2023/24:1256 av Rickard Nordin (C).

Ställningstagande

Miljö- och klimatpåverkan från flyget måste minska för att bidra till Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden utan att riskera tillgänglighetsmålet. Det är därför positivt med den snabba teknikutveckling som nu sker inom luftfarten, där el- och hybridflyg kommer att finnas på marknaden inom några år. Jag kan samtidigt konstatera att det krävs ett större statligt engagemang för att tillvarata elflygets fulla potential. Den dåvarande regeringen antog 2017 en nationell flygstrategi som dock endast summariskt behandlar elflyg. Som jämförelse i sammanhanget kan nämnas att främjandet av elflyg ingår som ett uttalat mål i den norska regeringsöverenskommelsen. I Norge finns även ett tydligt politiskt mål för elflyg – att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040. Sverige saknar i dagsläget ett politiskt mål för elflyg, trots att detta är önskvärt för att accelerera omställningen inom näringslivet. För att Sverige inte ska tappa ytterligare mark krävs det att regeringen agerar. Jag vill därför framhålla vikten av att Sverige tar fram en elflygsstrategi. Utvecklingen av elflyg har också stor bäring på frågan om tillgänglighet i hela landet. Med mindre, eldrivna flygplan kommer nya resrutter att uppstå som inte varit aktuella med den traditionella flygplansflottan. Detta ger förutsättningar för att

göra Sverige mer tillgängligt och utveckla landsbygden. Jag vill därför att möjliga rutter för regionalt flyg på el kartläggs. Jag vill också framhålla att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet och de regionala flygplatserna bör stå redo med rätt infrastruktur när elflyget utvecklas i snabb takt.

19. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 9 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S) och Carina Ödebrink (S).

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 motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 46 och

avslår motion

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 5, 7–11 och 13.

Ställningstagande

Det är centralt att säkerställa en hög flygsäkerhet i Sverige och detta måste inkludera den snabbt växande drönartrafiken. Vi vill i detta sammanhang peka på behovet av att ta hänsyn till de totalförsvarsintressen och övriga samhällsintressen som kan hamna i konflikt med kommersiella intressen. Vi anser att effektiva målbaserade regelverk inom detta område är avgörande för att trygga ett luftrum som är säkert för alla dess användare.

20. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 9 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

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 motion

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 5, 7–11 och 13 samt

avslår motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 46.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av en trygg och säker flygindustri. Tryggheten måste prioriteras oavsett trafiksätt, och ett omfattande säkerhetsarbete behöver därför genomföras för att förebygga kapningar, attentat och triggerfaktorer samt nya typer av ideologisk brottslighet. Vi anser att säkerheten behöver ökas och nya rutiner införs för att underlätta resandet både inom och utanför Europa.

Vi vill också peka på att det finns ett behov av att förenkla resandet, samtidigt som det är viktigt med en ökad säkerhet. Detta gäller exempelvis direktlinjer från Arlanda flygplats och kanske i extra hög utsträckning resor till USA men även till Storbritannien efter utträdet ur EU. Vi anser att kapacitet, teknik och anslutande infrastruktur behöver ses över och byggas ut för att säkerställa särskilda direktlinjer. Därmed vill vi framhålla vikten av ökad säkerhet på direktlinjer.

Vi anser vidare att nykterhetskontroller är positivt oavsett transportslag. Trenden är dock ett minskat antal nykterhetskontroller inom flyget. Vi vill understryka att regelbundna kontroller inom yrkestrafiken förhindrar olyckor, fungerar proaktivt för piloter och övrig personal och genererar ett ökat förtroende för flygpersonal och flygbolag. Resurserna till polisen bör därför enligt vår uppfattning utökas för ett ökat antal nykterhetskontroller i nära anslutning till flygplatser.

Vi kan också konstatera att brottsligheten minskar när övervakningskameror används och de har därför en viktig funktion i infrastrukturen för att förebygga brottslighet och öka tryggheten. Som ett led i att stävja det ökande våldet anser vi att t.ex. ombordpersonal på flyg men även flygplatspersonal bör ges möjlighet att bära kameror som en del av arbetsutrustningen. Vi menar att det är enklare att utreda vad som hänt med hjälp av filmerna vid en konflikt eller ett brott, och därmed ökar personalens trygghet. Vi vill därför understryka behovet av att utöka rätten att använda videokamera i tjänsteutövandet.

Vi kan samtidigt konstatera att Sveriges flygindustri under senare tid har 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 snabbtredas och förtydligas. Vi anser även att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt långtgående och att det därför bör göras en skyndsam översyn av vilka gärningar som ska anses straffbara. Mot denna bakgrund anser vi att luftfartslagen och luftfartsförordningen också behöver snabbtredas när det gäller möjligheten att öka minimistraflet enligt dessa lagar.

Vi vill avslutningsvis peka på att drönare innebär stora möjligheter i många sammanhang men att de också kan ge upphov till problem. Vi menar att drönarna utgör en stor säkerhetsrisk för flyget och kan konstatera att de regler

som drönpiloterna ska följa dessvärre inte alltid följs. Drönare kan även användas för att avsiktligt störa eller helt stoppa flygtrafiken, vilket kan få stora följdverkningar på bl.a. internationell trafik. För att undvika eller minimera störningar på flygplatser anser vi att regeringen bör ta fram en plan för hur man lämpligast stoppar denna typ av attacker och att åtgärder bör vidtas mot drönpiloter som väljer att bryta mot flygförbudszonerna. Syftet med detta är att undvika onödigt långa stopp i flygtrafiken där man i vissa fall tvingas att leda om flygplanen till andra flygplatser. Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av att vidta åtgärder mot drönerattacker mot flygplatser.

21. Vissa flygplatsrelaterade frågor, punkt 11 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6 och avslår motionerna

2023/24:320 av Robert Hannah (L) och

2023/24:1104 av Gustaf Göthberg (M).

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.

22. Drönare, punkt 12 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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
2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 12.

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 användas för övervakning, t.ex. för att upptäcka skogsbränder eller utföra gränsbevakning. Med hjälp av drönare kan välfärds-transporter 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 skulle bl.a. kunna 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.

23. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 13 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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
2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 86 och
bifaller delvis motionerna
2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 12 och
2023/24:1174 av Åsa Eriksson (S).

Ställningstagande

För att nå målet om fossilfria transporter anser vi 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 vi peka på att det finns tekniska lösningar, bl.a. radartekniken Obstacle Collision Avoidance System (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. Vi kan konstatera att i de fall

undantag har sökts har Transportstyrelsen lämnat avslag eftersom Försvarsmakten inte bedömer att OCAS-tekniken kan garantera tillräcklig flygsäkerhet. För att främja acceptansen för vindkraftverken anser vi att det är viktigt att tekniska lösningar tillämpas om de lokala förutsättningarna finns. Vi 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 vi framhålla att behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk ska tillåtas om det finns lokala förutsättningar.

24. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 13 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 12 och

bifaller delvis motionerna

2023/24:1174 av Åsa Eriksson (S) och

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 86.

Ställningstagande

I dag krävs i Sverige att höga objekt som master och vindkraftverk ska ha hinderbelysning. Det kan antingen vara ett blinkande rött eller vitt sken beroende på höjd, och skälet är att flygplan ska kunna upptäcka objekten. För vindkraftverk innebär det att de utmärker sig i skymningen och på natten. Detta får till följd att motståndet mot vindkraft ökar, och det helt i onödan. Jag vill peka på att det är fullt möjligt att installera behovsstyrd hinderbelysning som tänds när ett flygplan närmar sig och är mörk under övrig tid. Detta system finns i bl.a. Danmark och fungerar där i samspel med flyget och flygvapnet. Dessvärre har det blivit stopp för denna typ av lösningar i Sverige. I syfte att skapa större acceptans för vindkraft och minska störningarna anser jag dock att behovsstyrd hinderbelysning bör tillåtas i Sverige.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2023/24

2023/24:117 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.

2023/24:205 av Magnus Jacobsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av luftfartslagen i syfte att säkra möjligheten till upphandling av kvalitativa och kostnadseffektiva flygledningstjänster och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:320 av Robert Hannah (L):

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

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

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 riksintresseflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en trygg och säker flygindustri och tillkännager detta för regeringen.
6. 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.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad säkerhet på direktlinjer och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta nykterhetskontroller på flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökad rätt att använda videokamera i tjänsteutövandet 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 utreda hur användning av drönare kan underlättas och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder mot drönarattacker mot flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöåtgärder som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningar av koldioxidläckage och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utse samtliga regionala flygplatser med beredskapsverksamhet till beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regionala flygplatser bör erhålla ersättning för all jourverksamhet och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett utökad och förutsägbart driftsstöd till de icke statligt ägda flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elflyg och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett utökad nordiskt samarbete för elflyg och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta elflygets framtida behov av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
21. 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.

2023/24:734 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Västerås flygplats pekas ut som en permanent beredskapsflygplats samt att det statliga driftsstödet till flygplatsen förstärks och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:826 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa samhällsviktigt flyg på Säve flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att förbjuda privatjetflygplan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla flyglinjer på sträckor där järnvägen är ett fullgott alternativ och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast utveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återgå till det antal beredskapsflygplatser som fanns innan coronapandemin och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av flygets undervägsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda krav på fossilfritt flyg för företag och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av ett prisgolv för inrikes flygresor och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på klimatupplysning vid annonsering och försäljning av flygbiljetter och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa behovsstyrd hinderbelysning som standard vid etablerande av vindkraftverk och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP):

45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utsläppen från svenskt flygande måste minska drastiskt och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1104 av Gustaf Göthberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att namnge Göteborg Landvetter flygplats efter Evert Taube och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1170 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka åtgärder som behövs för att säkra och utveckla Sveriges regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1174 av Åsa Eriksson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga krav på behovsstyrd hinderbelysning för vindkraftverk och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1256 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera elflyg till Visby flygplats och börja planera för fler flygplatser som lokala energinoder och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1398 av Camilla Brunsberg (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma flygplats ska finnas kvar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1453 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att teckna ett luftfartsavtal mellan Sverige och Taiwan och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1491 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ambitionen att Ängelholm-Helsingborgs flygplats ska ingå i det nationella basutbudet och utgöra en beredskapsflygplats och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1498 av Heléne Björklund (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra Ronneby flygplats som statlig flygplats långsiktigt och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i Sverige och inom EU verka för att det kommersiella flyget ska sluta subventioneras och betala för sin egen kostnad och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utsläppen från svenskt flygande måste minska drastiskt och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1600 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (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.

2023/24:1664 av Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skynda på klimatomställningen och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1936 av Sofia Amløh m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att ersätta Bromma flygplats med Skavsta och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att i den nationella flygstrategin lyfta fram betydelsen av Skavsta flygplats och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att öka takten i framtagandet av alternativa flygbränslen och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2112 av Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att kraftigt förbättra infrastrukturen på och kring Arlanda flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2279 av Lars Johnsson 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.

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C):

47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att inkludera koldioxidutsläpp från inrikesflyg i etappmålet för inrikes transporter till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kartlägga möjliga rutter för regionalt flyg på el, i syfte att påskynda övergången till ett hållbart, fossilfritt och mer energieffektivt flyg samt till elektrifiering, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för bättre behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk, om det finns lokala förutsättningar, och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett fungerande flyg och regionala flygplatser som ger möjlighet för människor och näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer

- inom landet och som därmed skapar arbetstillfällen, förbättrar möjligheterna till turism och binder samman Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet samt att de regionala flygplatserna bör stå redo med rätt infrastruktur när elflyget utvecklas i snabb takt och tillkännager detta för regeringen.
 30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta fram en elflygsstrategi och tillkännager detta för regeringen.
 31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta utreda Swedavias vinstdelningsmodell och tillkännager detta för regeringen.
 79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar omställning av flygsektorn och tillkännager detta för regeringen.
 80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040 och tillkännager detta för regeringen.
 99. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flygets egenfinansiering av trafikavgifter – i tider när flygtrafiken ligger nere som en följd av myndighetsföreskrifter – ska ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 100. 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 tillkännager detta för regeringen.
 101. 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.
 103. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram beredningsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra Sverige till föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för hög flygsäkerhet med effektiva målbaserade regelverk som omfattar drönartrafik och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse att vi har tillräckligt med beredningsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2661 av Mattias Vepsä m.fl. (S):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla Bromma flygplats och utveckla Arlanda till ett centrum för fossilfritt flyg och tillkännager detta för regeringen.