

Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU14

Luftfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till ändring i lagen om flygplatsavgifter. Ändringen innebär att regeringen ges möjlighet att besluta att det på vissa flygplatser ska vara obligatoriskt att ta hänsyn till miljö- och klimatstyrande effekter vid framtagandet av start- och landningsavgifter. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 2021.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats och tillkännager detta för regeringen. Enligt utskottet ska Bromma fortsätta vara en modern flygplats och beslut om Brommas framtid bör tidigast tas när flyget återhämtat sig och tillförlitliga prognoser kan göras för flygets utveckling. En plan bör också tas fram för utveckling av Arlanda flygplats för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet. När det gäller tillkännagivandet finns det en reservation (S, V, MP) i vilken det föreslås att riksdagen inte ska göra något tillkännagivande till regeringen.

Utskottet föreslår avslutningsvis att riksdagen avslår motionsförslag i följd-motioner till regeringens proposition om start- och landningsavgifter samt motionsyrkanden från allmänna motionstiden om bl.a. luftfartens klimatpåverkan, elflyg och regionala flygplatser. Yrkandena avstyrks främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete.

I betänkandet finns totalt 29 reservationer (S, M, SD, C, V, KD, L, MP) och tre särskilda yttranden (S, V, MP).

Behandlade förslag

Proposition 2020/21:154 Miljöstyrande start- och landningsavgifter.

Tre yrkanden i följd-motioner.

Utskottet lägger på eget initiativ fram förslaget till tillkännagivande om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats.

Ett hundratal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2020/21.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	9
Ärendet och dess beredning.....	9
Propositionens huvudsakliga innehåll	9
Bakgrund	10
Utskottets överväganden.....	14
Miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget	14
Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats.....	19
Motionsförslag om Arlanda och Bromma flygplats	22
Stöd till regionala flygplatser	24
Upphandlad flygtrafik	31
Särskilt om beredskapsflygplatser	35
Riksintresseflygplatser	39
Vissa andra frågor om flygtransportsystemet	40
Flygtrafikledning	45
Ett gemensamt europeiskt luftrum.....	46
Minskad klimatpåverkan från luftfarten	49
Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan.....	57
Insatser för att utveckla elflyget	59
Nordiskt samarbete om elflyg.....	64
Ökad säkerhet vid flygresor.....	65
Vissa flygplatsrelaterade frågor.....	70
Helikopter i glesbygd	72
Drönare.....	75
Reservationer	78
1. Miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget, punkt 1 (M, KD).....	78
2. Miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget, punkt 1 (SD).....	79
3. Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats, punkt 2 (S, V, MP)	80
4. Stöd till regionala flygplatser, punkt 4 (M)	80
5. Stöd till regionala flygplatser, punkt 4 (SD).....	82
6. Stöd till regionala flygplatser, punkt 4 (C)	83
7. Stöd till regionala flygplatser, punkt 4 (KD)	84
8. Stöd till regionala flygplatser, punkt 4 (L)	85
9. Upphandlad flygtrafik, punkt 5 (KD, L).....	86
10. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 6 (SD)	87
11. Riksintresseflygplatser, punkt 7 (SD).....	88
12. Vissa andra frågor om flygtransportsystemet, punkt 8 (SD).....	88
13. Vissa andra frågor om flygtransportsystemet, punkt 8 (C)	89
14. Flygtrafikledning, punkt 9 (M)	90
15. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 10 (M, SD, KD)	91
16. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 11 (M)	91
17. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 11 (SD).....	93
18. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 11 (C)	94
19. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 11 (L)	94
20. Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan, punkt 12 (M, C, KD)	95
21. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 13 (SD).....	96

22. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 13 (C)	97
23. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 13 (L)	98
24. Nordiskt samarbete om elflyg, punkt 14 (M, SD, L)	99
25. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 15 (SD)	99
26. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 15 (KD)	101
27. Vissa flygplatsrelaterade frågor, punkt 16 (SD)	101
28. Drönare, punkt 18 (SD)	102
29. Drönare, punkt 18 (KD).....	102
Särskilda yttranden	104
1. Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats, punkt 2 (S, MP)	104
2. Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats, punkt 2 (V)	107
3. Luftfartsfrågor (V).....	107
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	109
Propositionen	109
Följdmotionerna	109
Motioner från allmänna motionstiden 2020/21	109
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	120

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2011:866) om flygplatsavgifter.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:154 och avslår motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 67,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 25,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 16,

2020/21:3893 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),

2020/21:3927 av Maria Stockhaus m.fl. (M) och

2020/21:3966 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD).

Reservation 1 (M, KD)

Reservation 2 (SD)

2. Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats och tillkännager detta för regeringen.

Reservation 3 (S, V, MP)

3. Motionsförslag om Arlanda och Bromma flygplats

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1142 av Edward Riedl (M),

2020/21:1439 av Dag Larsson (S),

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 3 och 4,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 64 och 65,

2020/21:3035 av Annicka Engblom (M) och

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 2, 10 och 11.

4. Stöd till regionala flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:242 av Eric Westroth (SD),

2020/21:556 av Clara Aranda (SD) yrkandena 1 och 5,

2020/21:894 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),

2020/21:1084 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),

2020/21:1187 av Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M),

2020/21:1415 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1 och 2,

2020/21:1443 av Heléne Björklund (S),

2020/21:1761 av Camilla Waltersson Grönvall och Ann-Sofie Alm (båda M),

2020/21:1762 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2020/21:2146 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),

2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 8,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73 i denna del,
2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 13,
2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 5,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 29 och
2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 7 och 14.

Reservation 4 (M)

Reservation 5 (SD)

Reservation 6 (C)

Reservation 7 (KD)

Reservation 8 (L)

5. Upphandlad flygtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1262 av Malin Höglund (M),
2020/21:1415 av Arman Teimouri (L) yrkande 3,
2020/21:1594 av Patrik Engström m.fl. (S),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 73 i denna del och 74,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 30,
2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 12 och
2020/21:3518 av Roger Richthoff (SD).

Reservation 9 (KD, L)

6. Särskilt om beredskapsflygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:43 av Martina Johansson (C),
2020/21:492 av Lars Adaktusson (KD),
2020/21:556 av Clara Aranda (SD) yrkandena 2 och 3,
2020/21:917 av Fredrik Olovsson m.fl. (S),
2020/21:1415 av Arman Teimouri (L) yrkande 4,
2020/21:3156 av Linda Modig och Helena Lindahl (båda C) och
2020/21:3346 av Lotta Olsson m.fl. (M, KD, SD).

Reservation 10 (SD)

7. Riksintresseflygplatser

Riksdagen avslår motion

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6.

Reservation 11 (SD)

8. Vissa andra frågor om flygtransportsystemet

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:556 av Clara Aranda (SD) yrkande 4,
2020/21:1896 av Hanna Westerén (S),

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2,
 2020/21:3027 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 9 och
 2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 3 och 4.

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (C)

9. Flygtrafikledning

Riksdagen avslår motion

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9.

Reservation 14 (M)

10. Ett gemensamt europeiskt luftrum

Riksdagen avslår motion

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 28.

Reservation 15 (M, SD, KD)

11. Minskad klimatpåverkan från luftfarten

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:502 av Jimmy Ståhl (SD) yrkande 2,
 2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15,
 2020/21:2943 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 3.2,
 2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11,
 2020/21:3290 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C),
 2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 26 och 27,
 2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 12 samt
 2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 3.

Reservation 16 (M)

Reservation 17 (SD)

Reservation 18 (C)

Reservation 19 (L)

12. Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72,
 2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16.2,
 2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 17 och
 2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 15.

Reservation 20 (M, C, KD)

13. Insatser för att utveckla elflyget

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:296 av Lars Thomsson (C),
 2020/21:1634 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),
 2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16,
 2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 12 och 14,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 31 och
2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4.

Reservation 21 (SD)

Reservation 22 (C)

Reservation 23 (L)

14. Nordiskt samarbete om elflyg

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3 och

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13.

Reservation 24 (M, SD, L)

15. Ökad säkerhet vid flygresor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1011 av Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD),

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 7, 9, 10, 12 och 13
samt

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 5.

Reservation 25 (SD)

Reservation 26 (KD)

16. Vissa flygplatsrelaterade frågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:547 av Dennis Dioukarev (SD),

2020/21:1513 av Robert Hannah och Arman Teimouri (båda L),

2020/21:1522 av Robert Hannah (L) och

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 8.

Reservation 27 (SD)

17. Helikopter i glesbygd

Riksdagen avslår motion

2020/21:1819 av Isak From och Helén Pettersson (båda S) yrkandena 3
och 4.

18. Drönare

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 och

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13.

Reservation 28 (SD)

Reservation 29 (KD)

Stockholm den 27 maj 2021

På trafikutskottets vägnar

Teres Lindberg

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Teres Lindberg (S), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M), Jessica Thunander (V) och Lorentz Tovatt (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2020/21:154 Miljöstyrande start- och landningsavgifter och tre följdmotioner som lämnats med anledning av propositionen. I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

I betänkandet behandlas vidare 96 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2020, bl.a. om luftfartens klimatpåverkan, elflyg, regionala flygplatser och Arlanda och Bromma flygplats. En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1 och regeringens lagförslag redovisas i bilaga 2.

Inom utskottet har det väckts en fråga om att utskottet, med stöd av sin initiativrätt enligt 9 kap. 16 § riksdagsordningen, ska ta initiativ till ett tillkännagivande till regeringen om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats (prot. 2020/21:38).

Företrädare för Swedavia informerade vid sammanträdet den 24 september 2020 med anledning av den konsekvensanalys av en eventuell förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport som överlämnats till regeringen. De informerade vidare vid sammanträdet den 18 maj 2021 med anledning av regeringens besked vid en presskonferens den 21 april 2021 om att avveckla flygplatsen. Infrastrukturminister Tomas Eneroth informerade vid sammanträdet den 29 april 2021 i samma fråga. Vid sammanträdet den 20 maj 2021 informerade även företrädare för Stockholms Handelskammare och Världsnaturfonden (WWF).

Företrädare för Luftfartsverket informerade vid sammanträdet den 25 mars 2021 om tidigare beslutat tillskott för att stödja Luftfartsverket med anledning av coronapandemin. Infrastrukturministern informerade i samma fråga vid utskottssammanträdet den 13 april 2021.

Företrädare för Teknikmarknad vid Campus KTH, ABB, Ericsson och Saab Digital Air Traffic Solutions informerade vid utskottssammanträdet den 15 april 2021 om initiativet Den autonoma flygplatsen.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att regeringen ges rätt att meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl. Bemyndigandet gör det möjligt att meddela föreskrifter om att det på vissa flygplatser ska vara obligatoriskt att ta hänsyn till miljö- och klimatstyrande effekter vid framtagandet av start- och landningsavgifter.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 2021.

Bakgrund

Nationella statliga aktörer

Nedan ges en kort beskrivning av de mest centrala statliga aktörerna på luftfartsområdet.

Transportstyrelsen

Inom luftfartsområdet arbetar Transportstyrelsen med tillsyn, tillstånd och registerhållning, precis som för övriga trafikslag. Det innebär att myndigheten

- utfärdar tillstånd för flygbolag, piloter, utbildningsorganisationer, underhållsorganisationer, flygtrafiktjänster, flygplatser m.m.
- utövar tillsyn över tillståndshavare
- ansvarar för och förvaltar luftfartygsregistret och inskrivningsregistret.

Transportstyrelsen arbetar också med regelgivning och regelutveckling inom luftfarten. I Transportstyrelsens föreskriftsserie (TSFS) finns föreskrifter som reglerar luftfarten i Sverige. Mycket av regelverket inom luftfarten är dock internationellt. Transportstyrelsen bistår regeringen med arbetet inom Internationella civila luftfartsorganisationen (International Civil Aviation Organization, ICAO), Europeiska civila luftfartskonferensen (European Civil Aviation Conference, ECAC), Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (European Organisation for the Safety of Air Navigation, Eurocontrol) och EU. Transportstyrelsen är utsedd av regeringen att fullgöra de åtaganden som en mängd EU-rättsakter lägger på medlemsländerna. Vidare utfärdar Transportstyrelsen tillstånd för att flyga och trafik tillstånd för flygföretag från länder utanför EES där EU inte har slutit avtal med landet. Transportstyrelsen hanterar också t.ex.

- händelserapporteringen inom luftfarten som syftar till att förbättra luftfartssäkerheten
- lagstiftning och ärenden om luftfartsskydd inklusive förvaltningen av finansiering av passagerarnas säkerhetskontroller
- tvister om flygplatsavgifter och andra ärenden inom ekonomisk reglering.

Trafikverket

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för luftfart med utgångspunkt från ett trafikslagsövergripande perspektiv. Ansvaret gäller såväl nationell nivå som delaktighet på länsnivå och kommunal nivå. Trafikverket ansvarar för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser. Trafikverket har även till uppgift att peka ut riksintressen för kommunikationer. 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. Vidare ansvarar Trafikverket för

statens avtal om transportpolitiskt motiverad kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

Luftfartsverket

Luftfartsverket (LFV) är ett statligt affärsverk som har både myndighetsuppgifter och verksamhet som bedrivs på affärsmässiga grunder. Fram till Swedavias bildande 2010 ansvarade LFV för drift av statliga flygplatser. LFV tillhandahåller i dag flygtrafiktjänst för både civil och militär luftfart. LFV sköter flygtrafiktjänst på 20 civila och militära flygplatser från Kiruna i norr till Malmö i söder samt tre kontrollcentraler i Stockholm, Malmö och Sundsvall där den sistnämnda är kontrollcentral för flygtrafikledning på distans. LFV har monopol på flygtrafiktjänst för undervägstrafiken och flygtrafikledningstjänst i anslutning till flygplatser som helt eller delvis kontrolleras av staten. LFV bedriver genom bolaget LFV Aviation Consulting AB tjänsteexport inom civil luftfart. Vidare har LFV och danska Naviair ett gemensamt bolag som sedan 2012 sköter den operativa driften av undervägsverksamheten i det dansk-svenska luftrummet.

Swedavia

Swedavia äger, driver och utvecklar tio flygplatser i hela Sverige, och bolaget är helägt av svenska staten. Swedavia bildades 2010 genom att flygplatsverksamheten som tidigare tillhört LFV bolagiserades. Verksamheten i Swedavia är indelad i en flygplatsverksamhet och en fastighetsverksamhet. Swedavias flygplatser sammanfaller med det nationella basutbudet av flygplatser.

Internationella forum

ICAO

Luftfartsorganisationen ICAO är ett FN-organ som har till uppgift att underlätta flygning mellan världens länder och bidra till ökad flygsäkerhet. ICAO inrättades genom Chicagokonventionen, som kom till vid ett möte i Chicago i december 1944. USA hade tagit initiativ till detta möte och bjudit in ett antal stater, samtliga antingen USA:s allierade eller neutrala under andra världskriget, för att dra upp riktlinjerna för den framtida civila luftfarten. Konventionen undertecknades initialt av 52 stater som därmed blev medlemmar i ICAO. Sverige deltog i mötet och ratificerade konventionen 1946. Utgångspunkten i Chicagokonventionen är att staterna ska samarbeta för att uppnå en säker och välordnad utveckling av den civila luftfarten.

Chicagokonventionen innehåller sammanlagt 96 artiklar som reglerar medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter: regler för att införa internationella standardbestämmelser och rekommendationer av teknisk och flygoperativ natur, riktlinjer för lättnader i tull- och passfrågor samt luftfartspolitiska frågor. Redan i första artikeln fastslås att varje stat har absolut

suveränitet över sitt eget luftrum. För reguljärtrafik krävs enligt konventionen ett särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av den främmande stat som berörs av trafiken.

Enligt Chicagokonventionen fastställer ICAO normer och rekommendationer som vägleder medlemsstaterna vid utformningen av författningar. Syftet är att säkerställa en nödvändig likformighet mellan nationella bestämmelser och internationella normer. ICAO utfärdar sådana normer och rekommendationer som bilagor till Chicagokonventionen. Konventionen har för närvarande drygt 190 medlemmar. Huvudkontoret ligger i Montreal, och det finns dessutom sju regionala kontor, av vilka Europaregionens kontor ligger i Paris.

Ända sedan ICAO bildades har Norden lyckats få representanter invalda i ICAO:s råd och i Air Navigation Commission (ANC). Den gemensamma nordiska delegationen till ICAO (Nordicao) består av representanten i rådet, en ställföreträdare för denna, kommissionären i ANC och en administrativ handläggare. De tre förstnämnda kommer alltid från tre olika nordiska stater. Byten görs enligt ett fastställt roterande schema.

ECAC

ECAC grundades 1955 av de europeiska länderna på initiativ av Europarådet och med aktivt stöd från ICAO. De europeiska stater som är medlemmar i ICAO kan ansöka om medlemskap i ECAC, som för närvarande har 44 medlemmar. Sverige representeras i ECAC huvudsakligen av Transportstyrelsen. ECAC är ett samrådsorgan för europeiska luftfartsmyndigheter och har som målsättning att gynna utvecklingen av ett säkert, effektivt och uthålligt europeiskt flygtransportsystem. ECAC utfärdar resolutioner och rekommendationer. Dessa är inte rättsligt bindande för medlemsstaterna utan måste införlivas i den nationella rättsordningen.

Eurocontrol

Samtidigt som det kommersiella jetflyget kom igång under det sena 1950-talet skapades Eurocontrol. Organisationen bildades för att effektivisera den europeiska flygtrafikledningen med bibehållen flygsäkerhet. Målet var att få en organisation som skulle ansvara för flygtrafikledningen inom det övre luftrummet i Europa. Eurocontrol är en mellanstatlig civilmilitär organisation med 41 medlemsstater. Sverige blev medlem den 1 december 1995. Transportstyrelsen representerar Sverige i enlighet med regeringens instruktion.

Den ökande flygtrafiken ställer krav på en ökad kapacitet inom flygledningstjänsten och på flygplatserna. Man satsar därför på arbetsprogrammet för Europas nya flygledningssystem Single European Sky ATM Research (Sesar), som grundades av Eurocontrol tillsammans med Europeiska kommissionen. Målet med Sesar är att säkerställa flygsäkerheten och kapaciteten för de kommande 30 åren, göra luftfarten mer miljövänlig och minska kostnaderna för flygtrafikledning.

Easa

Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (European Union Aviation Safety Agency, Easa) är baserad i Köln och har bl.a. avdelningar för regelutveckling, certifiering, standardisering och godkännanden. Förutom de 28 EU-medlemsstaterna är även Norge, Island, Liechtenstein och Schweiz medlemmar i Easa.

Easa inrättades 2002 och hade inledningsvis uppdrag som rörde regelutveckling samt typ- och miljöcertifiering av luftfartyg. Under 2008 utvidgades Easas uppdrag till att även omfatta regelutveckling m.m. för pilotcertifikat, all slags flygverksamhet och säkerhet hos operatörer från länder utanför EU. Under 2009 utökades uppdraget ytterligare med bl.a. regelutveckling för flygtrafiktjänst och flygplatser. I september 2018 trädde en reviderad grundförordning för Easa i kraft. Syftet med grundförordningen är att säkerställa en hög gemensam standard för det europeiska flygsäkerhetsarbetet samt underlätta rörligheten för personer, varor och tjänster inom unionen samtidigt som man säkerställer likvärdiga konkurrensvillkor för flygoperatörer inom unionen. Förordningen innehåller även regler och skapar förutsättningar för ömsesidigt erkännande av certifikat samt för design, produktion och användning av luftfartyg.

Utskottets överväganden

Miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag i proposition 2020/21:154 Miljöstyrande start- och landningsavgifter. Utskottet ser positivt på den lagändring som föreslås då den innebär att regeringen ges möjlighet att besluta att det på vissa flygplatser ska vara obligatoriskt att ta hänsyn till miljö- och klimatstyrande effekter vid framtagandet av start- och landningsavgifter. Utskottet anser att regeringens förslag är väl motiverade och ändamålsenliga. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021.

Vidare föreslår utskottet att riksdagen avslår yrkanden i följdmotioner och motioner från allmänna motionstiden.

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

Bakgrund

Riksdagen gjorde våren 2017 ett tillkännagivande till regeringen om att den bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle (bet. 2016/17:TU12, rskr. 2016/17:220).

I den sakpolitiska överenskommelse som ingicks i januari 2019 mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna (januariavtalet) ingår en punkt med inriktning på att minska flygets klimatpåverkan (punkt 32). I denna punkt anges bl.a. att möjligheten att införa miljöstyrande start- och landningsavgifter ses över.

Mot denna bakgrund fick Transportstyrelsen i augusti 2019 i uppdrag av regeringen att analysera möjligheterna till en differentiering av start- och landningsavgifter mellan olika flighter och olika flygplanstyper utifrån deras miljöprestanda, inklusive klimatpåverkan och användning av biojetbränsle (I2019/02304/TM). Transportstyrelsen redovisade sitt uppdrag i juli 2020.

Propositionen

Regeringens förslag om att krav ska kunna ställas på differentierade flygplatsavgifter för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan

Regeringen föreslår i propositionen att regeringen ska få meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl. Som skäl för förslagen pekar regeringen på att det krävs ytterligare åtgärder för att nå de nationella

och globala miljömålen. För flygets del krävs det framför allt att ytterligare åtgärder vidtas för att minska flygets klimatpåverkan. Enligt regeringen är användningen av mer energieffektiva luftfartyg, mer effektiva in- och utflygningsprocedurer och mindre miljöpåverkande bränslen några av de saker som därför behöver stimuleras. En möjlig åtgärd för att minska flygets klimatpåverkan kan enligt regeringen vara att ställa krav på att start- och landningsavgifter, som är en form av flygplatsavgifter, ska differentieras utifrån vilken miljö- och klimatpåverkan de enskilda luftfartygen har.

I dag bedrivs linje- och chartertrafik på 38 flygplatser i Sverige, varav 10 är statligt ägda och drivs av Swedavia AB. Samtliga flygplatser tar ut flygplatsavgifter i någon form och dessa betalas i allmänhet av flygbolagen till flygplatserna som ersättning för de tjänster som flygplatserna tillhandahåller. En start- och landningsavgift är avsedd att täcka kostnader för service och infrastruktur som tillhandahålls för luftfartyg som startar och landar på flygplatsen. Regeringen pekar på att det i dag inte är någon av flygplatserna som använder sig av miljöanpassade start- och landningsavgifter. Swedavia AB använder sig emellertid av miljödifferentierade avgifter på samtliga sina flygplatser i form av emissions- och bulleravgifter. Emissionsavgifterna tar sikte på utsläpp i den lokala miljön och differentieras utifrån luftfartygets utsläppsvärden samt hur lång tid luftfartyget befinner sig i start- och landningsfas. Bulleravgifterna baseras på liknande sätt på luftfartygens certifierade bullernivåer och är i huvudsak avsedda att täcka kostnader för bullerisolering samt mätning av utsläppsvärden och bullernivåer. Beträffande de icke-statliga flygplatserna varierar upplägget för flygplatsavgifter, men Transportstyrelsen uppskattar att endast ett fåtal av dem har någon form av miljöanpassade avgifter.

Regeringen anser att ett krav på miljö- och klimatdifferentierade start- och landningsavgifter skulle kunna fungera som ett incitament för flygbolagen att minska sina utsläpp av t.ex. klimatpåverkande gaser. Regeringen konstaterar sammanfattningsvis att införandet av ett krav på miljö- och klimatdifferentierade start- och landningsavgifter ligger väl i linje med ambitionen att nå miljömålen och att ett sådant krav därför bör införas.

Regeringen anser att kravet på klimatdifferentiering ska hanteras inom ramen för den nuvarande regleringen av flygplatsavgifter. Denna gäller för den flygplats som har det högsta antalet passagerarrörelser och för de flygplatser som har en årlig trafik på över 5 miljoner passagerare, dvs. i dagsläget flygplatserna Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 2021. Regeringen anger att ändringen bör träda i kraft så snart som möjligt och att denna tidpunkt är rimlig för att regeringen ska ha möjlighet att besluta om krav på miljö- och klimatdifferentierade start- och landningsavgifter, och i förlängningen uppfylla de nationella och globala miljömålen.

Regeringen anger samtidigt att den avser att utnyttja bemyndigandet vid en tidpunkt som är lämplig med hänsyn till spridningen av covid-19 och pandemins nuvarande mycket stora påverkan på flygtrafiken. Regeringen pekar vidare på att när bemyndigandet utnyttjas är det även rimligt att ge flygplatsernas ledningsenhet och flygbolagen framförhållning och tidsmässigt utrymme för att genomföra kravet och att de får möjlighet att hantera kravet inom ramen för samrådsförfarandet.

Konsekvenser

Enligt regeringen kan förslaget bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan från luftfarten, men de faktiska effekterna är svåra att kvantifiera. Förslaget ligger i huvudsak i linje med de transportpolitiska målen, främst hänsyns målet. Regeringens intention är att tillgängligheten inte ska försämrats, men förslaget skulle kunna leda till viss minskad tillgänglighet på vissa sträckor. Detta beror enligt regeringen på att trafik som bedrivs med allmän trafikplikt kan komma att bli dyrare att bedriva.

Förslaget medför att Swedavia AB kommer att få ansvara för att ta fram miljö- och klimattendifferentierade flygplatsavgifter i samråd med flygbolagen. De flygbolag som har nya flygplansflottor kommer enligt regeringen antagligen att kunna dra ekonomisk nytta av förslaget medan flygbolag med äldre flygplansflottor i högre utsträckning riskerar högre avgifter. Exempel på verksamheter som enligt regeringen bedöms kunna få högre avgifter är det renodlade fraktflyget, trafik med allmän trafikplikt och trafik med affärsflyg med mindre luftfartyg. Förslaget bedöms av regeringen inte påverka tillverkningsindustrin eller transportköparna i någon större utsträckning.

Regeringen anger att förslaget i viss mån kan leda till ökade kostnader för de allmänna förvaltningsdomstolarna, vilket kan täckas inom ramen för domstolarnas befintliga anslag. Vidare skulle tillsynskostnaderna för Transportstyrelsen kunna öka något, varvid ökade kostnader kan hanteras inom ramen för befintliga anslag.

Motionerna

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) påtalar i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 67 behovet av att införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera dem som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2020/21:3349 yrkande 25 behovet av att ytterligare utforma start- och landningsavgifter så att de blir mer miljöstyrande, och Ulf Kristersson m.fl. (M) föreslår i partimotion 2020/21:3368 yrkande 16 att ytterligare miljöstyrande start- och landningsavgifter införs. I båda motionerna påtalas att detta är för att skapa ytterligare drivkrafter för omställning av flyget och uppmuntra till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel. Enligt motionärerna bör Transportstyrelsens förslag att tillämpa differentierade

flygplatsavgifter bli verklighet så snart som möjligt på fler flygplatser än i dag. Motionärerna anser att förslaget kan vara till nytta även i andra länder i det globala arbetet för att minska luftfartens miljö- och klimatpåverkan.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:3893 att riksdagen avslår proposition 2020/21:154 Miljöstyrande start- och landningsavgifter. Motionärerna pekar bl.a. på att regeringens förslag visserligen kan bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan från luftfarten men att de faktiska effekterna är svåra att kvantifiera, i synnerhet sett ur ett globalt utsläppsperspektiv. Förslaget skulle enligt motionärerna kunna leda till minskad tillgänglighet på vissa flygsträckor, eftersom vissa flygbolag eller flygplans typer som trafikerar vissa sträckor skulle belastas med fördyrande start- och landningsavgifter. Motionärerna anser att det vore oklokt av Sverige att som första och enda land införa differentierade avgifter på egen hand och att det sannolikt hade varit mer fördelaktigt om motsvarande avgiftssystem hade införts i hela EU eller världen samtidigt.

Maria Stockhaus m.fl. (M) föreslår i kommittémotion 2020/21:3927 att riksdagen ska anta regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2011:866) om flygplatsavgifter med den ändringen att lagen ska träda i kraft den 1 juli 2022. Enligt motionärerna ger detta en hårt prövad flygbransch mer rimliga möjligheter att planera för förändringen inom ramen för en trygg och säker process och att hantera den inom ramen för ordinarie förhandlingsprocess med flygbolagen. Motionärerna pekar på att flygbranschen befinner sig i en djup akut kris och behöver tid att förbereda sig och ställa om.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2020/21:3966 att riksdagen ska anta regeringens förslag till lag om ändring i lagen om flygplatsavgifter med den ändringen att lagen ska träda i kraft den 1 januari 2022. Motionärerna anser att lagändringen bör skjutas upp sex månader då flygbranschen för närvarande befinner sig i ett mycket ansträngt läge till följd av pandemin covid-19. Motionärerna pekar på att även remissinstanser har påtalat behovet av ett uppskjutet ikraftträdande.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar regeringens proposition Miljöstyrande start- och landningsavgifter på vissa flygplatser i Sverige (prop. 2020/21:154). Förslaget innebär att regeringen ges möjlighet att besluta att det på vissa flygplatser ska vara obligatoriskt att ta hänsyn till miljö- och klimatstyrande effekter vid framtagandet av start- och landningsavgifter. Genom miljöstyrande start- och landningsavgifter differentieras avgifterna utifrån vilken miljö- och klimatpåverkan ett flygplan eller en flygning har. Det innebär att start- och landningsavgifterna kan bli högre när klimatpåverkan från flygplanen är större, och lägre om klimatpåverkan är mindre.

Enligt förslaget avser lagändringen de flygplatser som omfattas av lagen om flygplatsavgifter, vilket är de största flygplatserna i landet. För närvarande är dessa flygplatser Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter. Utskottet

ser positivt på att flygplatserna och flygbolagen föreslås få en central roll i utformningen av differentieringen genom det samrådsförfarande som redan finns och som genomförs i enlighet med 8 § i samma lag. Av propositionen framgår att flera remissinstanser har lyft fram detta som någonting positivt och att ingen av instanserna har motsatt sig en sådan hantering av kravet. Det blir då i stor utsträckning flygplatserna och flygbolagen som själva får reglera hur differentieringen ska göras och vilka miljö- och klimatstyrande effekter som en differentiering lämpligen bör grunda sig på. Systemet blir då flexibelt och styrmedlet kan användas inom de områden där det vid en viss tid behövs som mest. Regeringen eller Transportstyrelsen kan också besluta om ytterligare reglering om behov finns av mer involvering eller styrning.

Utskottet delar regeringens uppfattning att det krävs ytterligare åtgärder för att nå de nationella och globala miljömålen och att sådana åtgärder krävs såväl nationellt som internationellt för att minska flygets påverkan på klimatet och luftkvaliteten samt för att minska flygets bulleremissioner. Utskottet anser även i likhet med regeringen att de åtgärder och regler som beslutas på internationell nivå får störst genomslag eftersom hela luftfartsbranschen då följer samma regler. Samtidigt är Sverige ett av de länder i världen som har goda förutsättningar att genom nationella åtgärder stimulera flyget till minskad miljöpåverkan. Det är viktigt att aktörer inom flygbranschen med höga hållbarhetsambitioner ges ekonomiska incitament till omställning.

I propositionen anges att för att regeringen ska ha möjlighet att besluta om krav på miljö- och klimattilläggade start- och landningsavgifter, och i förlängningen uppfylla de nationella och globala miljömålen, bör ändringen träda i kraft så snart som möjligt. Utskottet delar denna bedömning och anser i likhet med regeringen att den 1 juli 2021 är en rimlig tidpunkt för ikraftträdandet. Utskottet välkomnar vidare vad regeringen anger om att den dock avser att utnyttja bemyndigandet vid en tidpunkt som är lämplig med hänsyn till flygmarknadens situation utifrån rådande läge med anledning av spridningen av covid-19 och pandemins nuvarande mycket stora påverkan på flygtrafiken. Utskottet anser att när bemyndigandet utnyttjas är det rimligt att flygplatsernas ledningsenhet och flygbolagen ges framförhållning och tidsmässigt utrymme för att genomföra kravet och att de får möjlighet att hantera kravet inom ramen för samrådsförfarandet.

Utskottet anser att regeringens förslag i propositionen är väl motiverade och ändamålsenliga. Därmed tillstyrker utskottet regeringens proposition 2020/21:154 Miljöstyrande start- och landningsavgifter och avstyrker följdmotionerna 2020/21:3893 (SD), 2020/21:3927 (M) och 2020/21:3966 (KD). I flera motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2020 påtalas behovet av att införa miljöstyrande start- och landningsavgifter. Utskottet delar motionärernas uppfattning att det finns behov av detta och har, som framgår ovan, också ställt sig bakom propositionens förslag om att införa miljöstyrande start- och landningsavgifter. Dessa motionsyrkanden kan enligt utskottet anses vara i huvudsak tillgodosedda genom de föreslagna lagändringarna. Utskottet

avstyrker därmed motionerna 2020/21:2809 (KD) yrkande 67, 2020/21:3349 (M) yrkande 25 och 2020/21:3368 (M) yrkande 16.

Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen gör ett tillkännagivande till regeringen om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats. Enligt tillkännagivandet ska Bromma flygplats fortsätta att vara en modern flygplats, och ett beslut om framtiden för Bromma flygplats bör tidigast tas när flyget återhämtat sig och tillförlitliga prognoser avseende flygets utveckling kan göras. Vidare bör regeringen få i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats inklusive miljötillstånd för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Regeringen bör återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling.

Jämför reservation 3 (S, V, MP) och särskilt yttrande 1 (S, MP) och 2 (V).

Bakgrund

Infrastrukturminister Tomas Eneroth och miljöminister Per Bolund höll den 21 april 2021 en gemensam pressträff där de lämnade besked om att regeringen vill avveckla Bromma flygplats och i stället säkra nödvändig kapacitet på Arlanda. Vid presskonferensen uttalade ministrarna vidare bl.a. att Bromma flygplats inför detta behöver tas bort från listan på nationellt basutbud. Eftersom Swedavia ansvarar för driften av Bromma innebär detta att Swedavia därefter kan fatta beslut om att stänga flygplatsen. Vid pressträffen redovisades att regeringen inom kort kommer att tillsätta en utredare för att ta fram allt underlag som behövs för att möjliggöra att driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats kan avvecklas så snart som möjligt. Vidare meddelades att Swedavias till Regeringskansliet inrapporterade sammanfattning den 14 september 2020 av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport nu kommer att remitteras.

Regeringen beslutade den 27 april 2021 att utse en utredare som enligt uppdraget ska ta fram det underlag som behövs för att en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats ska vara möjlig (I2021/01296). Av underlaget ska det framgå vilka beslut staten måste fatta och vilka åtgärder i övrigt man bedömer att staten bör vidta för att kunna genomföra processen på ett samhällsekonomiskt effektivt och hållbart sätt. Utredaren ska även beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av verksamheten samt ett förslag till tidsplan för processen i sin helhet och de viktigaste hållpunkterna i genomförandet.

Uppdraget som ska redovisas till regeringen senast den 31 augusti 2021 innefattar följande.

När det gäller uppdraget att ta fram ett underlag för att genomföra den formella hanteringen av att avveckla driften och verksamheterna vid Bromma flygplats ska utredaren

- analysera och redovisa hur driften och verksamheterna vid Bromma flygplats kan avvecklas formellt och beskriva de juridiska respektive ekonomiska förutsättningarna för och konsekvenserna av en avveckling av flygplatsen för de statliga verksamheterna
- redovisa de kostnader och framtida värden som beräknas uppstå för staten, Stockholms kommun och för eventuella andra aktörer, t.ex. kostnader för sanering av flygplatsområdet, och framtida intäkter som uppstår vid en omvandling av området
- redovisa vilka åtgärder som krävs för att sanering av flygplatsområden ska starta när beslut om att ta bort Bromma flygplats ur det nationella basutbudet är taget
- redovisa en tidsplan, inklusive viktiga hållpunkter, som skapar förutsättningar för en samhällsekonomiskt effektiv avveckling.

När det gäller uppdraget att ta fram underlag och förslag för att säkra samhällsviktiga flygtransporter ska utredaren

- redovisa konsekvenserna och behoven för de olika samhällsviktiga flygtransporter som i dag bedrivs på Bromma flygplats och lämna förslag på hur behoven, exempelvis patientsäkerheten, kan tillgodoses och totalförsvarets behov beaktas vid en avveckling av flygplatsen, t.ex. genom lokalisering av verksamheter till alternativa flygplatser
- övergripande redovisa de ekonomiska konsekvenserna för berörda myndigheter respektive andra aktörer av de förslag som tas fram.

Därutöver ska utredaren beskriva konsekvenserna av en avveckling av Bromma flygplats samt vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkra den kapacitet som krävs på Arlanda flygplats. Som underlag för sina förslag ska utredaren utgå från och redovisa befintliga översiktliga bedömningar om flygbranschens och flygtrafikens utveckling de närmaste åren och på längre sikt, även med beaktande av pandemins konsekvenser. Detta ska göras mot bakgrund av att regeringen den 19 mars 2009 beslutade om ett nationellt basutbud av flygplatser. Bromma flygplats är en av de flygplatserna. Syftet med det nationella basutbudet är att dessa flygplatser ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen gjorde i maj 2016 ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats (bet. 2015/16:TU14, rskr.

2015/16:226). Bakgrunden till riksdagens tillkännagivande var att trafikutskottet menade att flygplatsen är viktig för tillgängligheten i både Stockholmsregionen och övriga landet och att Bromma flygplats därför ska fortsätta utvecklas som nav för de regionala flyglinjerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen som beskrivits ovan har gjort ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats. Trots detta meddelade regeringen vid en pressträff den 21 april 2021 att den anser att Bromma flygplats bör stängas och att flygplatsen ska tas bort från listan över det nationella basutbudet. Som skäl anger regeringen att den ser framför sig att resandet med flyg kommer att bli mindre efter pandemin än det var innan.

Utskottet tvingas därför att med all tydlighet konstatera att det som aviserades vid pressträffen står i direkt strid med riksdagens tillkännagivande. Regeringen meddelade dessutom själv så sent som den 11 mars 2021 i sin skrivelse 2020/21:75 att riksdagens tillkännagivande inte är slutbehandlat.

Utskottet vill understryka att de grundläggande skälen för riksdagens tillkännagivande till regeringen inte har ändrats. Det är viktigt för hela landet att säkra den framtida tillgången till snabba och effektiva kommunikationer till och från Stockholm. Bromma flygplats fyller tillsammans med Arlanda en viktig roll för flygtrafikkapaciteten i landet, inte minst som nav för inrikes-trafiken.

Utskottet anser att det för närvarande och i rådande situation inte är rätt tidpunkt att ta ett beslut om en framtida flygplatsstruktur i Stockholms närområde. Flyget befinner sig just nu i en av sina svåraste krissituationer någonsin på grund av covid-19-pandemin. Detta gör det extremt svårt att bedöma hur stort behovet är av flygplatskapacitet när flyget väl återhämtar sig. Samtidigt går nu utvecklingen av elflyg i passagerartrafik framåt i snabb takt. Det gör att regionala flygplatser i stadsnära lägen med elflyg kan bli ett klimatsmart alternativ för inrikes resor.

I och med tillkännagivandet från 2016 har regeringen ett tydligt ställningstagande från riksdagen om att Bromma flygplats ska utvecklas. När regeringen nu flaggar för att man anser att förutsättningarna för flyget från Bromma skulle vara permanent förändrade behöver frågan givetvis åter diskuteras i riksdagen.

Utskottet delar inte regeringens uppfattning att det med den pågående pandemin som argument går att göra en bedömning av den framtida flygtrafiken som innebär att Bromma flygplats kan läggas ned. Enligt utskottets mening är det inte lämpligt att driva fram en snabbutredning om nedläggning under pågående pandemi och därigenom inte säkerställa den framtida flygtrafiken till och från Stockholmsområdet. Mot bakgrund av de förhållanden som uppstått för flyget under denna period framstår regeringens

besked om att avveckla Bromma flygplats som ytterst oklokt och riskerar att hota såväl näringslivet som möjligheten att bo och verka i hela landet.

Utskottet anser att flygets uppstart och utveckling till och från Stockholm efter pandemin måste säkras, något som kommer att föranleda behov av omfattande investeringar i Arlanda, investeringar som med dagens processer riskerar att ta lång tid att färdigställa. Bromma flygplats behövs därför för att möjliggöra inrikesflygets uppstart och utveckling efter pandemin.

Genom ett utskottsinitiativ föreslår därför utskottet ett tillkännagivande till regeringen om att Bromma flygplats ska fortsätta vara en modern flygplats och att beslut om Bromma flygplats framtid tidigast bör tas när flyget återhämtat sig och tillförlitliga prognoser avseende flygets utveckling kan göras samt 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. Regeringen bör återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling. Med stöd av sin initiativrätt enligt 9 kap. 16 § riksdagsordningen föreslår utskottet därför att riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför ovan om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats och tillkännager detta för regeringen.

Motionsförslag om Arlanda och Bromma flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om Arlanda och Bromma flygplats med hänvisning till det utskottsinitiativ om flygplatserna som behandlas i föregående avsnitt.

Motionerna

Under allmänna motionstiden 2020 väcktes ett antal motioner om Arlanda och Bromma flygplats.

Edward Riedl (M) påtalar i motion 2020/21:1142 behovet av att aktivt arbeta för att stärka Arlandas konkurrenskraft. Motionären framhåller bl.a. att det i den flygstrategi som har tagits fram anges att det finns fog för att bygga ut flygplatsen ytterligare och att Arlanda har en viktig roll som tillväxtmotor för den svenska ekonomin.

Dag Larsson (S) framför i motion 2020/21:1439 att en framtida avveckling av Bromma flygplats förutsätter att tillräcklig kapacitet för inrikesflyg på Arlanda flygplats säkerställs. Motionären anser att flyget är viktigt för hela Sveriges tillgänglighet och att det därför är viktigt att flyget ges goda möjligheter att verka samtidigt som man främjar dess omställning. I ett läge där varken Bromma eller Arlanda beräknas ha full kapacitet inom den närmaste tiden är det enligt motionären oklokt att låta flygbolagen behöva bekosta båda flygplatsernas verksamhet. Motionären menar att det därför är

mer fördelaktigt för både miljö och näringsliv att samla flyget på Arlanda flygplats.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) påtalar i kommittémotion 2020/21:2044 yrkande 3 behovet av att bygga ut Arlanda flygplats. Motionärerna anser att Arlanda har en viss särställning och betydelse som Sveriges största flygplats och utgör ett nav för nationella och internationella resor. För att Sverige och Arlanda fortsättningsvis ska kunna hävda sig internationellt och ges förutsättningar att följa med i utvecklingen behöver enligt motionärerna framtidens trafikvolym och kommande generationers flygbehov ses över. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 4 behovet av att bevara Bromma flygplats. Motionärerna pekar på att Bromma flygplats är en av landets mest trafikerade flygplatser och att det krävs goda flygkommunikationer till och från Bromma för att Stockholm fortsättningsvis ska vara attraktivt. Enligt motionärerna har de mindre flygbolagen små möjligheter att få bra slottider på Arlanda och de riskerar därmed att slås ut om de tvingas konkurrera med de stora bolagen på Arlanda. En nedläggning av Bromma riskerar enligt motionärerna att få stora konsekvenser.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) påtalar i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 64 att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid utan en grundlig analys av de postpandemiska marknadsförutsättningarna. Motionärerna anser att Bromma Stockholm Airport har stor betydelse för inrikesflyget och tillgängligheten till Stockholm från övriga Sverige och som nav i framtidens fossilfria flyg. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 65 att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid utan att kapaciteten på Arlanda Airport utökas med en ny rullbana. Motionärerna pekar på att de beslut som följer bör ha ett långsiktigt perspektiv för världen efter pandemin och vara välgrundade. Om Bromma avvecklas i förtid måste en expansion av kapaciteten på Arlanda enligt motionärerna ha som grundläggande förutsättning att långsiktigt kunna ta hand om den flygtrafik som normalt trafikerar Bromma.

Annicka Engblom (M) framhåller i motion 2020/21:3035 behovet av att behålla Bromma flygplats. Motionären pekar på att Swedavia under rådande marknadsförutsättningar har landat i slutsatsen att det inte är affärsmässigt motiverat att driva Bromma vidare. Enligt motionären utgör framtiden för Bromma flygplats en långsiktig infrastrukturfråga som är väsentlig för hela landet, och ett beslut bör därför tas utifrån långsiktiga avväganden och inte på kort sikt i kris.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2020/21:3475 yrkande 2 behovet av att initiera en Arlandaförhandling i syfte att göra flygplatsen till Nordens ledande. Motionärerna pekar på att Arlanda flygplats är ett nav för tillväxt, handel och jobb i hela Sverige och att behoven av investeringar är stora. Regeringen har enligt motionärerna valt att trycka på pausknappen och inte tillåtit Arlandarådet att lägga fram sitt slutbetänkande. Enligt motionärerna hotar regeringens passivitet och interna motsättningar kring frågan om Arlanda såväl jobb som tillväxt. Motionärerna påtalar i yrkande 10 behovet av att säkerställa långsiktig tillgång till infrastruktur för

flygets utveckling. Motionärerna konstaterar att flyget står inför en utveckling där el, biodrivmedel och vätgas öppnar möjligheter för fossilfritt flygande. Enligt motionärerna blir flyget i det perspektivet både snabbt, ekonomiskt och klimatsmart. För att denna utveckling ska kunna ske anser motionärerna att regeringen måste säkerställa en långsiktigt god infrastruktur avseende tillgången till flygplatser. Motionärerna framhåller i yrkande 11 vikten av att långsiktigt säkerställa goda förutsättningar för inrikesflyget till och från Stockholm. Motionärerna pekar på att Bromma flygplats är betydelsefull för inrikesflyget till och från Stockholm och har stor betydelse för näringslivet i hela Sverige. Frågan om framtiden för Bromma flygplats är enligt motionärerna därför inte ett enskilt ärende. Beslut om flygplatsens framtid måste i stället kopplas till en rad andra beslut rörande Arlanda och Skavsta.

Utskottets ställningstagande

Som framgår av föregående avsnitt har utskottet ställt sig bakom ett förslag till utskottsinitiativ om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats och föreslagit ett tillkännagivande. Mot bakgrund av detta avstyrks motionerna 2020/21:1142 (M), 2020/21:1439 (S), 2020/21:2044 (SD) yrkandena 3 och 4, 2020/21:2809 (KD) yrkandena 64 och 65, 2020/21:3035 (M) och 2020/21:3475 (M) yrkandena 2, 10 och 11.

Stöd till regionala flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om de regionala flygplatserna. Utskottet framhåller de regionala flygplatsernas betydelse för olika delar av Sverige och hänvisar bl.a. till att det pågår en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna inom Regeringskansliet som ska ligga till grund för ett tydliggörande av statens roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser. Utskottet pekar vidare på att särskilda stödinsatser med statliga resurstillskott har gjorts till de regionala flygplatserna med anledning av den pågående covid-19-pandemin.

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

Bakgrund

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 förordning 1997:263. 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 regionförbundet eller länsstyrelsen 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 stödet är att bidra till att säkerställa en interregional flygtrafikförsörjning i hela landet. Driftsstödet beräknas enligt en fördelningsmodell 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.

EU-kommissionen antog den 4 februari 2014 nya riktlinjer som innebär att offentligt stöd till drift av flygplatser tillåts under en övergångsperiod på tio år. EU-kommissionens riktlinjer är tillämpliga på både icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik och icke-statliga flygplatser utan upphandlad trafik. Exempel på driftsstöd i Sverige är ekonomiska stöd till icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik som Trafikverket fördelar samt kommunala stöd till flygplatser. Statsstöd till investeringar i flygplatsinfrastruktur är tillåtet om det finns ett verkligt transportbehov och offentligt stöd är nödvändigt för att säkerställa en regions förbindelse med omvärlden. Detta omfattar alla typer av offentliga bidrag, både statliga och kommunala. Riktlinjerna definierar maximalt stöd i relation till flygplatsens storlek. Syftet är att säkerställa en så korrekt blandning av privata och offentliga investeringar som möjligt. Stödmöjligheterna är därför större för mindre flygplatser än för större. Det finns även särregler som tillåter mer stöd för flygplatser i glesbefolkade och avlägsna områden.

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

Motionerna

Eric Westroth (SD) påtalar i motion 2020/21:242 att ett utökad och förutsägbart driftsstöd till de icke statligt ägda flygplatserna bör utredas. Motionären pekar på att staten under åren har avyttrat flera flygplatser, varav många har hamnat i sin respektive, många gånger motvilliga, kommuns ägo. Enligt motionären borde det ankomma på staten att ha en fungerande flyginfrastruktur och tillgänglighet för hela landet.

Clara Aranda (SD) föreslår i motion 2020/21:556 yrkande 1 att möjligheten till infasningsstöd för att få igång flygningar till mindre orter utreds. Motionären menar att flyget drabbades tidigt av pandemin och kan komma att bli den bransch som tar sig ur krisen sist. Enligt motionären kan ett infasningsstöd för att få igång flygningar till mindre orter sedan avvecklas när situationen normaliseras igen. Motionären föreslår vidare i yrkande 5 att staten ska ta ett samlat ansvar för en rikstäckande fördelning av de statliga flygplatsernas vinster. Enligt motionären bidrar de regionala flygplatserna till

att skapa flygningar till statligt ägda Arlanda flygplats och Bromma flygplats men vinsterna omfördelas trots detta inte till alla landets flygplatser.

Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C) framför i motion 2020/21:894 att möjligheten till ett ökat ekonomiskt driftsbidrag till kommunala flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik bör ses över. Motionärerna pekar på att de kommunala flygplatser som har statligt upphandlad flygtrafik har svårt att uppnå egen lönsamhet då de har få rörelser på sin flygplats och få möjligheter till inkomster. Trots detta har dessa flygplatser fått se driftsbidraget sänkas i flera år samtidigt som både myndighetskrav och personalkostnader har ökat. Enligt motionärerna står det nu alltmer klart att dessa små flygplatser är i akut behov av ökade driftsbidrag för att kunna säkerställa öppna flygplatser.

Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M) föreslår i motion 2020/21:1084 att Ängelholm-Helsingborg flygplats ska komma i fråga för statliga medel. Enligt motionärerna står samtliga regionala flygplatser i landet inför samma utmaning efter covid-19 och de menar att det därför är förvånande att regeringen har behandlat de regionala flygplatserna så olika. De menar att flygplatsen Ängelholm-Helsingborg är av stor strategisk betydelse och att regeringen behöver vidta åtgärder för att säkerställa att flygplatsen kan ingå och uppbära medel från staten framåt inom ramen för de regionala flygplatserna.

Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M) anser i motion 2020/21:1187 att det bör skapas ett regelverk för stöd till regionala internationella flygplatser för ett robust infrastruktursystem att lita på för hela Sverige. Motionärerna pekar som exempel på att landets tio största flygplatser skulle kunna söka det stöd som nu enbart har kommit den statliga flygplatsoperatören till del. Med ett förändrat ansökningsförfarande utifrån kriterier som styrs av nyttan med en regional internationell flygplats säkras enligt motionärerna fler flygplatser och därmed nås en betydande mängd svenska medborgare i stället för enbart vissa.

Arman Teimouri (L) påtalar i motion 2020/21:1415 yrkande 1 vikten av att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation. Motionären pekar på att regionala flygplatser står inför stora utmaningar som t.ex. omfattande regelverk på EU-nivå, kostnadsdrivande ökande säkerhetskrav, underhåll och ensamt ansvarstagande för enskilda kommuner. I yrkande 2 framhålls vidare behovet av att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling och överlevnad.

Heléne Björklund (S) påtalar i motion 2020/21:1443 behovet av att se över hur regionala flygplatser ska säkras långsiktigt. Motionären pekar på att parallellt med satsningar på järnväg och utbyggd E22 måste även den regionala flygplatsen i Kallinge/Ronneby värnas, detta då flygplatsen bl.a. bidrar till att näringslivet och de offentliga verksamheterna lättare kan rekrytera nyckelkompetens och arbetspendling förenklas.

Camilla Waltersson Grönvall och Ann-Sofie Alm (båda M) efterfrågar i motion 2020/21:1761 åtgärder för att säkerställa Trollhättans flygplats och andra små och medelstora flygplatsernas långsiktiga överlevnad bortom covid-

19-pandemin. Motionärerna pekar på att Trollhättans flygplats är viktig för sitt närområde, men att det finns en oro för att den ingår bland de små och medelstora flygplatser som inte kommer att prioriteras av flygbolagen när flyget åter kommer igång. Enligt motionärerna riskerar uppstartsprocessen för Trollhättans flygplats och de övriga jämnstora flygplatserna att bli lång och dyr och påverka närområdet på ett betydande och negativt sätt.

Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M) påtalar i motion 2020/21:1762 vikten av att ta fram en strategi för att säkra de regionala flygplatsernas överlevnad. Motionärerna pekar på hur sårbara de regionala flygplatserna är och att det inte bara är i Norrland som de regionala flygplatserna är av vikt, utan även i städer som bl.a. Trollhättan, Vänersborg, Ronneby, Ängelholm och Mora. Enligt motionärerna måste staten nu ta sitt ansvar.

Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S) påtalar i motion 2020/21:2146 behovet av att överväga en översyn av fördelningen av det statliga stödet till regionala flygplatser för att omfatta fortsatt drift av kommun- och regionägda Ängelholm-Helsingborg flygplats. Motionärerna pekar på att endast ett fåtal regionala flygplatser just nu saknar statligt stöd och att Helsingborg-Ängelholm flygplats är en av dessa.

Boriana Åberg m.fl. (M) framhåller i motion 2020/21:2637 yrkande 8 betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige. Enligt motionärerna har coronakrisen drastiskt förändrat förutsättningarna för flygtrafiken just nu, men situationen kommer troligen och förhoppningsvis att ha normaliserats inom ett par år. Motionärerna konstaterar att det vore högst rimligt att staten visade samma intresse och engagemang för flygplatserna Helsingborg-Ängelholm och Kristianstad Österlen Airport som den visar för andra regionala flygplatser.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 73 i denna del på behovet av att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad. Motionärerna pekar på att de regionala flygplatserna i Sverige har stor betydelse för att kommunikationerna med Stockholm och andra resmål runt om i Sverige och världen ska fungera.

Peter Helander m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2020/21:2949 yrkande 13 behovet av att säkerställa de regionala flygplatserna i syfte att också framgent vara noder för att utveckla besöksnäringen i glesbygd. Då de regionala flygplatserna under många år har brottats med ekonomiska problem och riskerar nedläggning vill motionärerna att staten i större utsträckning ska gå in med ekonomiska garantier och se till så att verksamheten fungerar.

Mikael Larsson m.fl. (C) föreslår i kommittémotion 2020/21:3168 yrkande 5 att Swedavias vinstdelningsmodell ses över i syfte att stärka driftssäkerheten för regionala flygplatser. Motionärerna menar att de icke-statliga flygplatserna i flera fall har en svår ekonomisk situation och pekar på att regeringen tillsatt en flygplatsöversyn för att se över statens långsiktiga roll som stödgivare för icke-statliga flygplatser. Motionärerna konstaterar att denna översyn ännu inte har redovisats och att det är angeläget att staten skapar

långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke-statliga flygplatserna.

Även Anders Åkesson m.fl. (C) påtalar i kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 17 behovet av att låta utreda Swedavias vinstdelningsmodell. Enligt motionärerna syftar detta till att uppnå en bättre intäktsfördelning och att stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet.

Helena Gellerman m.fl. (L) påtalar i kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 29 behovet av att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation och att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling och överlevnad. Motionärerna pekar på att de regionala flygplatserna står inför stora utmaningar oaktat de som covid-19-pandemin har orsakat och att detta bl.a. beror på omfattande regelverk på EU-nivå, kostnadsdrivande ökande säkerhetskrav, underhåll samt i vissa fall ett ensamt ekonomiskt ansvarstagande för enskilda kommuner.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2020/21:3475 yrkande 7 Swedavias ansvar för de regionala flygplatserna. Motionärerna pekar på att de regionala flygplatserna nästan uteslutande ägs och drivs av enskilda kommuner och saknar en gemensam huvudman. Samtidigt som de regionala flygplatserna brottas med stora ekonomiska problem är de enligt motionärerna inte bara viktiga för jobb och tillväxt utan också nödvändiga ur ett säkerhets- och beredskapsperspektiv. Motionärerna anser att det är rimligt att Swedavia tar ett större ansvar än i dag för de regionala flygplatserna och att regeringen skyndsamt bör utreda frågan och presentera förslag för hur detta ska kunna ske. Vidare påtalar motionärerna i yrkande 14 behovet av fortsatta stödinsatser för de icke-statliga flygplatser som i dag flyger reguljärflyg. För att flyget ska kunna ställa om och bidra till jobb, trygghet och tillväxt måste de svenska flygplatserna enligt motionärerna ges möjlighet att överleva. Motionärerna vill att alla 27 icke-statliga flygplatser med reguljärflyg ska få ett direktstöd.

Utskottets ställningstagande

Främjande av regionala flygplatser

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det årligen anslås medel till regionala flygplatser genom anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser. Anslaget får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Vidare får anslaget användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Anslaget får därutöver användas för ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut.

Regeringen redovisar i skrivelse 2020/21:75, som överlämnades till riksdagen i mars 2021, att de statliga bidragen till de icke-statliga flygplatserna är betydelsefulla för finansieringen av driften av dessa flygplatser men bör ses ur ett trafikslagsövergripande perspektiv, vilket innebär att stöd ska kunna

lämnas till en flygplats om det saknas tillfredsställande kollektiva transportalternativ. Stödet ska ses som ett komplement till flygplatsernas egen finansiering genom rörelseintäkter. Långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering och användande av ny teknik på sikt bör kunna minska behoven av offentliga stöd till flygplatser.

Utskottet vill vidare peka på att infrastrukturministern i fråga om stöd till regionala flygplatser och att hitta en långsiktig lösning för Sveriges icke-statliga flygplatser i en interpellation den 3 mars 2020 (ip. 2019/20:331) bl.a. framhöll att flyget har en viktig roll i transportsystemet när det gäller resor och transporter över långa avstånd men samtidigt har en betydande miljö- och klimatpåverkan som ska minska. Ministern pekade vidare på att flyget måste utvecklas i samverkan med övriga trafikslag för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem och att flyget liksom övriga trafikslag ska bidra till målet om att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Ministern konstaterade även att det sedan lång tid tillbaka finns ett statligt driftsstöd till icke-statliga regionala flygplatser.

Utskottet vill också påminna om att regeringen i den nationella flygstrategi som beslutades i januari 2017 underströk de icke-statliga flygplatsernas betydelse i transportsystemet för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. I enlighet med den nationella flygstrategin pågår en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna inom Regeringskansliet som ska ligga till grund för ett tydliggörande av statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Utskottet påminner om att riksdagen i december 2017 beslutade om ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna (bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104). Som framgår av skrivelse 2020/21:75 bereds ärendet vidare i enlighet med vad som redovisats ovan.

Särskilda stödinsatser med anledning av covid-19 pandemin

De regionala flygplatserna i Sverige har drabbats hårt av den pågående covid-19-pandemin som inneburit en kraftigt reducerad trafik. Utskottet påminner om att regeringen för att mildra effekterna av pandemin i juni 2020 föreslog ett tillfälligt men angeläget driftsstöd om 100 miljoner kronor under 2020 till regionala flygplatser, vilket riksdagen ställde sig bakom (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Utskottet noterar att EU-kommissionen har prövat det tillfälliga driftsstödet och inte hade några invändningar mot det.

Utskottet vill vidare peka på att regeringen med anledning av spridningen av covid-19 i slutet av december 2020 gav Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå avtal med ett antal flygplatser om temporär beredskap på flygplatserna. Uppdraget syftade till att komplettera nätet av ordinarie beredskapsflygplatser för att tillgodose behov av samhällsviktiga luftfartstransporter för

hälso- och sjukvården, t.ex. ambulansflyg. Enligt ett uppdrag från regeringen i februari 2021 har Trafikverket förhandlat och ingått överenskommelser om att vissa flygplatser fortsatt ska vara temporära beredskapsflygplatser under perioden mars–maj 2021. Med anledning av detta har regeringen i den vårandringsbudget som presenterades den 14 april 2021 lämnat förslag om en utökning av anslaget med 18,2 miljoner kronor utöver de drygt 262 miljoner kronor som riksdagen beslutade om hösten 2020 för anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser (prop. 2020/21:99).

Swedavia och intäkter

När det gäller motionsförslagen om att se över och utreda det som i motionerna kallas för Swedavias vinstdelningsmodell vill utskottet peka på att Swedavia AB är ett svenskt aktiebolag som bildades 2010 och är helägt av svenska staten. I Swedavias bolagsordning beskrivs bolagets verksamhet som är att finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar. Swedavia ska även inom ramen för affärs-mässighet aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Swedavias bolagsstyrning regleras utifrån externa ramverk som aktiebolagslagen och övrig tillämplig svensk lagstiftning, statens ägarpolicy och Svensk kod för bolagsstyrning (koden). I statens ägarpolicy redogör regeringen för sin inställning i viktiga principfrågor avseende bolagsstyrningen av samtliga statligt ägda bolag. Bland annat har det beslutats att alla statligt majoritetsägda bolag ska tillämpa koden för bolagsstyrning. Koden tillämpas enligt principen ”Följ eller förklara”, vilket innebär att avvikelser från koden är tillåtna men måste förklaras. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att det av Swedavias årsredovisning för 2020 framgår att antalet passagerare på bolagets flygplatser minskade med 74 procent under 2020 och att detta medförde ett negativt rörelseresultat som enligt uppgift uppgick till minus 1 593 miljoner kronor, vilket kan jämföras med ett positivt resultat på 709 miljoner kronor för 2019. I oktober 2020 erhöll Swedavia ett aktieägartillskott om 2 500 miljoner kronor.

Sammanfattande bedömning

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla de regionala flygplatsernas betydelse för olika delar av Sverige. När det gäller stöd till de regionala flygplatserna pekar utskottet på att kommissionen i juni 2017 fastställde nya riktlinjer för offentliga investeringar samt för driftsstöd till bl.a. flygplatser. Utskottet vill vidare peka på att det inom Regeringskansliet, i enlighet med den nationella flygstrategin, pågår en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna som ska ligga till grund för ett tydliggörande av statens roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser. Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att för närvarande ta något initiativ inom området och avstyrker därmed motionerna 2020/21:242 (SD), 2020/21:556 (SD) yrkandena 1 och 5,

2020/21:894 (C), 2020/21:1084 (M), 2020/21:1187 (M), 2020/21:1415 (L) yrkandena 1 och 2, 2020/21:1443 (S), 2020/21:1761 (M), 2020/21:1762 (M), 2020/21:2146 (S), 2020/21:2637 (M) yrkande 8, 2020/21:2809 (KD) yrkande 73 i denna del, 2020/21:2949 (C) yrkande 13, 2020/21:3168 (C) yrkande 5, 2020/21:3172 (C) yrkande 17, 2020/21:3235 (L) yrkande 29 och 2020/21:3475 (M) yrkandena 7 och 14.

Upphandlad flygtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om upphandling av flygtrafik. Utskottet hänvisar bl.a. till att det pågår en översyn av trafikplikten och att det som en del i detta ingår att se över regelverket för den flygtrafik som upphandlas av Trafikverket.

Jämför reservation 9 (KD, L).

Bakgrund

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen finns regler som anger under vilka förutsättningar och på vilket sätt en medlemsstat kan köpa regelbunden flygtrafik. Av förordningen följer att medlemsstaten först måste införa allmän trafikplikt på flyglinjen och att allmän trafikplikt endast ska införas i den utsträckning som är nödvändig för att på flyglinjen säkerställa ett minimiutbud av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, prissättning eller minimikapacitet. I förordningen fastställs även ramarna för när den planerade allmänna trafikplikten är att bedöma som nödvändig och adekvat. När det råder allmän trafikplikt på en flyglinje får lufttrafikföretag utöva regelbunden lufttrafik på linjen endast under förutsättning att lufttrafikföretaget uppfyller samtliga krav i den allmänna trafikplikten. Om inget lufttrafikföretag utövar lufttrafik på en flyglinje i enlighet med den allmänna trafikplikten kan medlemsstaten begränsa tillträdet till flyglinjen till ett lufttrafikföretag. Det är således beslutet om allmän trafikplikt som styr vad det är för trafik som ska eller kan åstadkommas, dvs. regelbunden flygtrafik kan inte upphandlas utan att beslut om allmän trafikplikt finns och regelbunden flygtrafik kan inte heller köpas i en omfattning som går utöver vad som föreskrivs i den allmänna trafikplikten.

Avtalen med anledning av trafikplikten upphandlas i form av en tjänstekoncession och innebär att ersättningen för tjänsterna helt eller delvis utgörs av rätt att utnyttja tjänsten. Ett avtal om en tjänstekoncession innebär att företaget som utför tjänsten tar på sig driftsansvaret inklusive den ekonomiska risken för verksamheten. Företaget får rätten att ta betalt av dem som använder tjänsterna, vilket också kan kombineras med en ersättning från den upphandlande myndigheten. I EU:s lufttrafikförordning finns regler om

att ersättningen inte får överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostnaden som uppkommer vid fullgörandet av varje allmän trafikplikt, med hänsyn till lufttrafikföretagets intäkter i samband därmed, samt till en rimlig vinst.

Motionerna

Malin Höglund (M) framhåller i motion 2020/21:1262 vikten av en flygförbindelse till och från Mora flygplats. Motionären pekar på att det finns en EU-regel som säger att flygtrafik kan upphandlas om restiden med tåg överskrider tre timmar men att Trafikverket säger att minst fyra timmar ska gälla i Sverige. Enligt motionären får Mora därmed sämre kommunikationer än övriga Europa.

Arman Teimouri (L) föreslår i motion 2020/21:1415 yrkande 3 att möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik ses över. Motionären pekar på att i övriga EU även regioner och kommuner får upphandla och finansiera flygtrafik i övriga EU, medan det i Sverige bara är staten som får upphandla flygtrafik.

Patrik Engström m.fl. (S) framför i motion 2020/21:1594 att regeringen bör överväga trafikplikt på sträckan Sälen–Mora–Stockholm. Motionärerna pekar bl.a. på att kommunerna i norra Dalarna och näringslivet har ett stort behov av både inflyttning och kompetensförsörjning och att det då krävs en tillgänglig och fungerande infrastruktur. Motionärerna anser att fungerande flygförbindelser är nödvändiga i denna del av landet och att reguljär flygtrafik har en stor betydelse för fortsatt utveckling då det bidrar till en konkret landsbygds- och samhällsutveckling där export- och besöksnäringen är helt avgörande.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 73 i denna del och yrkande 74 att kommuner och regioner ska ges möjlighet att upphandla regional flygtrafik. Motionärerna pekar på att det bara är Trafikverket som får upphandla flyglinjer i Sverige, inte regioner eller kommuner. Det innebär enligt motionärerna att en region eller kommun inte kan upphandla flygtrafik även om kraven för allmän trafikplikt i EU:s lufttrafikförordning är uppfyllda.

Helena Gellerman m.fl. (L) påtalar i kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 30 att möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik bör ses över. Motionärerna konstaterar att även regioner och kommuner får upphandla och finansiera flygtrafik inom övriga EU, medan det i Sverige dessvärre bara är staten som får upphandla flygtrafik.

Camilla Brodin m.fl. (KD) vill i kommittémotion 2020/21:3499 yrkande 12 värna de icke-statliga regionala flygplatserna. Motionärerna pekar på att det endast är Trafikverket som får upphandla flyglinjer i Sverige, inte regioner eller kommuner. Enligt motionärerna är flyg en form av kollektivtrafik och de menar att det därför är naturligt att den kan upphandlas regionalt, i likhet med busslinjer och spårburen trafik.

Roger Richthoff (SD) efterfrågar i motion 2020/21:3518 en utredning av hur möjligheten till flygpendling kan förbättras. Motionären menar att fungerande flygförbindelser är en förutsättning för tillväxt och utveckling på många platser runt om i landet. Enligt motionären kan det dessvärre konstateras att de regionala flygförbindelserna har brister, vilket påverkar såväl företag som privatpersoner negativt.

Utskottets ställningstagande

Som framgår av bakgrunden ovan finns EU-bestämmelser som reglerar medlemsstaternas möjlighet att upphandla flygtrafik. I Sverige är Trafikverket den myndighet som har i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls av någon annan och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet, vilket kan beskrivas som ett basutbud för dagligt resande. Utskottet noterar i sammanhanget att infrastrukturministern i oktober 2017 i ett svar på en interpellation om regler om trafikplikt uttalade att regeringen anser att det fortsatt är Trafikverket som ska sköta uppgiften att analysera vilken interregional kollektivtrafik som bör omfattas av allmän trafikplikt i syfte att minska bristerna i tillgängligheten (ip. 2017/18:25).

Giltighetstiden för nuvarande flygavtal är oktober 2019 till oktober 2023. Inför den nuvarande perioden genomförde Trafikverket en utredning för att belysa vilka brister det finns i tillgängligheten för berörda kommuner och för att ta ställning till om dessa brister kan åtgärdas av Trafikverket genom att besluta om allmän trafikplikt och vid behov avtala om flygtrafik eller vidta andra, mer ändamålsenliga, åtgärder som kan lösa tillgänglighetsproblematiken. Resultatet av utredningen finns presenterat i Trafikverkets rapport Flygutredning 2019–2023 – Utredning inför beslut om allmän trafikplikt.

Med utgångspunkt från de vidtagna utredningsinsatserna tecknade Trafikverket sedermera i juni 2019 avtal om trafikplikt som gäller för perioden oktober 2019 till oktober 2023. Den genomförda upphandlingen har enligt Trafikverket ställt delvis nya krav på operatörernas ekonomi och trafikens kvalitet och ska tillsammans med en tydligare uppföljning av trafiken från Trafikverkets sida bidra till en stabil flygtrafik för resenärerna. De ökade kraven har även gett en relativt stor ökning av kostnaden för avtalen. Den upphandlade trafiken omfattar fyra linjer med mellanlandningar och tre linjer med direkttrafik enligt följande:

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

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

När det gäller den upphandlade flygtrafiken vill utskottet mot bakgrund av den pågående pandemin även peka på att regeringen den 6 april 2020 beslutade att införa en temporär allmän trafikplikt på ett antal flyglinjer till och från Norrland och Gotland i syfte att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för transporter av personer och gods för samhällsviktiga ändamål. Bakgrunden till detta var det stora passagerarbortfall som spridningen av coronaviruset har medfört för flyget och att det har medfört en kraftigt neddragen, och i vissa fall upphörd, flygtrafik. Trafikverket fick därför i april i uppdrag av regeringen att med utgångspunkt i beslutad trafikplikt skyndsamt ingå avtal om regelbunden flygtrafik för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för Norrland och Gotland genom flyg till och från Arlanda. Regeringen gav därefter den 10 december 2020 Trafikverket ett nytt uppdrag att upphandla flygtrafik i tillräcklig omfattning för att säkerställa grundläggande tillgänglighet till åtta orter i Norrland och på Gotland. Av de åtta flygplatser som ingick i uppdraget har Örnsköldsvik och Sundsvall inte tillräcklig kommersiell trafik för att uppfylla kraven. Den 1 april 2021 tog operatören Amapola Flyg AB över trafiken och i avtalet finns möjlighet till förlängning, som längst till den 30 juni 2021, och likt tidigare avtal upphör den upphandlade trafiken om det finns underlag för kommersiell trafik. Utskottet är positivt till detta.

När det gäller upphandlad trafik och allmän trafikplikt kan utskottet således konstatera att Trafikverket har genomfört en upphandling som gäller från oktober 2019 till oktober 2023 och att ett arbete pågår om trafikplikt där det även ingår att se över regelverket för den flygtrafik som upphandlas av Trafikverket. Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att ta något initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2020/21:1262 (M), 2020/21:1415 (L) yrkande 3, 2020/21:1594 (S), 2020/21:2809 (KD) yrkandena 73 i denna del och 74, 2020/21:3235 (L) yrkande 30, 2020/21:3499 (KD) yrkande 12 och 2020/21:3518 (SD).

Särskilt om beredskapsflygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om beredskapsflygplatser. Utskottet hänvisar till att Trafikverket nyligen har genomfört en översyn av det nuvarande systemet för beredskapsflygplatser och att frågan för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 10 (SD).

Bakgrund

Under 2012 infördes ett system med tio beredskapsflygplatser för att tillgodose tillgänglighet till grundläggande beredskap för samhällsviktiga tjänster. Systemet syftar till att säkerställa beredskap för att kunna öppna stängda flygplatser så att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet. Trafikverket har uppdraget att genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser.

Trafikverket fick den 19 december 2019 i uppdrag av regeringen att göra en översyn av systemet med de svenska beredskapsflygplatserna. Uppdraget omfattade det statliga basutbudet av flygplatser och icke-statliga regionala flygplatser, och hänsyn skulle tas till berörda användares olika behov samt relevanta statsstödsregler. Översynen syftade till att göra en bedömning av det nuvarande systemets effektivitet, funktionalitet och ändamålsenlighet samt att ge förslag till eventuella förändringar. I översynen ingick att analysera

- geografiska förhållanden
- kostnader för att fortsatt vidmakthålla ett nät av beredskapsflygplatser
- dagens system med frivilliga överenskommelser mellan staten och flygplatshållare
- för- och nackdelar med befintlig finansieringsmodell.

Trafikverket slutredovisade översynen av systemet med de svenska beredskapsflygplatserna i en rapport till regeringen den 15 juni 2020.

Motionerna

Martina Johansson (C) framför i motion 2020/21:43 att det bör utredas hur samtliga regioner kan få del av beredskapsflygplatserna. Motionären pekar på att Sverige behöver beredskapsflygplatser i alla regioner och att det därför behövs ett tilläggsuppdrag till Trafikverket utifrån den senaste rapporten om hur man kan se till att de sista vita fläckarna finns med i den fortsatta planeringen av beredskapsflygplatser i hela landet.

Lars Adakusson (KD) föreslår i motion 2020/21:492 i denna del att Trafikverket ges i uppdrag att se över möjligheten att utse Mora flygplats till beredskapsflygplats.

Clara Aranda (SD) föreslår i motion 2020/21:556 yrkande 2 att samtliga regionala flygplatser med beredskapsverksamhet utses till beredskapsflygplatser. Motionären pekar på att de regionala flygplatserna utför flera viktiga insatser för samhället, bl.a. ambulanstransporter, sjöräddning, fjällräddning, brandspaning, och att de agerar stöd till myndigheter. Därmed borde den typen av insatser enligt motionären kvalificera de regionala flygplatserna till beredskapsflygplatser. Motionären föreslår vidare i samma motion yrkande 3 att regionala flygplatser ska få ersättning för all jourverksamhet.

Fredrik Olovsson m.fl. (S) framhåller i motion 2020/21:917 behovet av att Sverige har ett långsiktigt välfungerande och effektivt system av beredskapsflygplatser. Motionärerna pekar på att Skavsta redan är en svensk beredskapsflygplats, om än inte till namnet. Flygplatsen är en av Sveriges största och har enligt motionärerna all den service och infrastruktur som en internationell flygplats kräver. Enligt motionärerna är det som saknas att staten definierar flygplatsen som den samhällsresurs den faktiskt är och ersätter den därefter.

Arman Teimouri (L) föreslår i motion 2020/21:1415 yrkande 4 att alla medlemmar i Svenska Regionala Flygplatser (SRF) ska anses som beredskapsflygplatser. Motionären pekar på att de regionala flygplatserna utför olika insatser som stöd till samhället, bl.a. ambulanstransporter, brandspaning, sjöräddning, fjällräddning och stöd till olika myndigheter som polisen eller Försvarsmakten. Motionären menar att det kvalificerar dem till att bli beredskapsflygplatser och få ersättning för all jourverksamhet.

Linda Modig och Helena Lindahl (båda C) framhåller i motion 2020/21:3156 behovet av att överväga att öka antalet beredskapsflygplatser i Norrlands inland. Motionärerna påtalar att Trafikverket i sin översyn av de svenska beredskapsflygplatserna föreslår att hela Norrlands inland mellan Gällivare och Åre-Östersund lämnas utan beredskapsflygplats. Motionärerna anser att Trafikverkets förslag bör omprövas vid Regeringskansliets beredning av ärendet.

Lotta Olsson m.fl. (M, KD, SD) föreslår i motion 2020/21:3346 att Örebro flygplats ges status som beredskapsflygplats. Motionärerna pekar bl.a. på att Örebro flygplats har ett centralt läge i landet och en lång landningsbana som möjliggör alla typer av tunga transporter. Utöver flygplatsens geografiska placering och utformning framhåller motionärerna att det finns en stor mängd ytterligare argument som talar för användningen av Örebro flygplats som beredskapsflygplats.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det nuvarande systemet för beredskapsflygplatser nyligen har varit föremål för en översyn. Översynen, som genomfördes av Trafikverket, slutredovisades i en rapport till regeringen den 15 juni 2020. Trafikverket gjorde här bedömningen att dagens system inte är tillräckligt ändamålsenligt och funktionellt och att det därmed inte heller är ett effektivt system. Myndigheten bedömde att det blir svårt att säkerställa

infrastrukturen för samhällsviktigt flyg dygnet runt om inte staten kan bekosta en större del av systemet än i dag och pekade på att samhällsviktigt flyg är en angelägenhet för alla och centralt för människors hälsa, liv och säkerhet samt att majoriteten av användarna efterfrågar fler eller andra beredskapsflygplatser. Trafikverket konstaterade att det med dagens anslagsnivå inte är möjligt att göra en utökning då de sju flygplatser som får ersättning redan är kraftigt underfinansierade. Trafikverket menade att det är nödvändigt med en utökad anslagsnivå för att uppnå ett ändamålsenligt, funktionellt och effektivt system. I rapporten lämnades sammanfattningsvis följande förslag:

- Behåll dagens tio beredskapsflygplatser men utöka systemet med ytterligare minst nio flygplatser.
- Utöka anslaget till 50 miljoner kronor per år.
- Revidera finansieringsmodellen med ökad bemanning, differentiering utifrån snömängd och högre schablonlön för personal.
- Överväg (utökat) driftsbidrag till regionala beredskapsflygplatser i stället för att lägga in en driftsstödskomponent i beredskapssystemet. Överväg även möjligheten att ge regionala flygplatser utanför beredskapssystemet driftsbidrag för mottagna samhällsviktiga transporter utanför ordinarie öppettider.
- Alla beredskapsflygplatser bör åläggas samma krav, dvs. indelning i olika nivåer utifrån de tjänster som kan tillhandahållas. Använd i stället differentiering av ersättning så att alla flygplatser kan uppfylla samtliga krav.
- I syfte att effektivisera systemet önskar Trafikverket viss flexibilitet avseende anslaget till beredskapsflygplatser. Dels bör det möjliggöras att flytta medel mellan år, dels bör fleråriga avtal med flygplatshållare möjliggöras.
- Utred flygplatsers roll och funktion, totalförsvarets behov samt infrastruktur för luftrum under höjd beredskap och krig i ett eget uppdrag.

Trafikverkets rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

I sammanhanget vill utskottet även peka på att när det gäller tillgången till beredskapsflygplatser under covidpandemin inkom Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) den 18 december 2020 med en skrivelse till regeringen om att skyndsamt utse fler regionala flygplatser till beredskapsflygplatser, eller temporära beredskapsflygplatser, för att lösa det akuta behovet av ambulans-transporter med anledning av pandemin.

Utskottet välkomnar därför vad regeringen har konstaterat om att den pågående pandemin innebär att det nationella nätet av beredskapsflygplatser behöver kompletteras med ytterligare temporära beredskapsflygplatser för att tillgodose behov av tillgänglighet för samhällsviktiga luftfartstransporter för hälso- och sjukvård, t.ex. ambulansflyg, och att regeringen därför i december 2020 gav Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om temporär beredskap på 17 flygplatser. Detta avser flygplatserna i Kiruna, Lycksele, Skellefteå, Örnsköldsvik, Mora-Siljan, Borlänge, Karlstad, Örebro,

Stockholm Skavsta, Eskilstuna, Skövde, Trollhättan-Vänersborg, Linköping, Jönköping, Växjö-Kronoberg och Kalmar. Detta innebär att flygplatserna dygnet runt ska hålla en grundläggande beredskap att ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för hälso- och sjukvården, t.ex. ambulansflyg. Avtalen gällde i ett första skede fram till den 28 februari 2021 men har efter ett nytt regeringsbeslut förlängts t.o.m. den 31 maj 2021 för att fortsatt säkra tillgången till samhällsviktiga transporter under pandemin.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att regeringen med anledning av spridningen av covid-19 i slutet av december 2020 gav Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå avtal med ett antal flygplatser om temporär beredskap på flygplatserna. Uppdraget syftade till att komplettera nätet av ordinarie beredskapsflygplatser för att tillgodose behov av samhällsviktiga luftfartstransporter för hälso- och sjukvården, t.ex. ambulansflyg. Enligt ett ytterligare uppdrag från regeringen i februari 2021 har Trafikverket därefter förhandlat och ingått överenskommelser om att vissa flygplatser fortsatt ska vara temporära beredskapsflygplatser under perioden mars–maj 2021. Med anledning av detta har regeringen i den vårändringsbudget som presenterades den 14 april 2021 lämnat förslag om en utökning av anslaget med 18,2 miljoner kronor utöver de drygt 262 miljoner kronor som riksdagen beslutade om hösten 2020 för anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att det är angeläget att Sverige på både kort och lång sikt har ett välfungerande system för beredskapsflygplatser. Med anledning av den nyligen genomförda översynen av det svenska systemet för beredskapsflygplatser, att ett beredningsarbete pågår i frågan samt att regeringen vidtagit särskilda åtgärder med anledning av den pågående coronapandemin finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2020/21:43 (C), 2020/21:492 (KD), 2020/21:556 (SD) yrkandena 2 och 3, 2020/21:917 (S), 2020/21:1415 (L) yrkande 4, 2020/21:3156 (C) och 2020/21:3346 (M, KD, SD).

Riksintresseflygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av riksintresseflygplatser. Utskottet hänvisar till att det för närvarande pågår en översyn av samtliga riksintressen och att beslut om nya riksintresseanspråk planeras att tas under hösten 2021.

Jämför reservation 11 (SD).

Bakgrund

Trafikverket har till uppgift att bedöma vilka områden som är av riksintresse för de olika trafikslagens anläggningar, och myndigheten har allmän information om lagar och förhållningssätt vid planering samt beslut, kartor, preciseringar och handledningar för beslutade riksintressen.

I enlighet med förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden ska Trafikverket efter samråd med länsstyrelser, Boverket och andra berörda myndigheter lämna uppgifter om områden som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för kommunikationer. Det gäller de fyra trafikslagen – väg, järnväg, luftfart och sjöfart. Trafikverket stöttar länsstyrelsen i deras arbete med att bevaka utpekade riksintressen.

Att ett område pekas ut som riksintresse har inte någon koppling till vare sig ägandet, ansvaret för förvaltningen av området eller finansieringen av anläggningen. För varje utpekad anläggning av riksintresse finns funktionsbeskrivningar med information om anläggningens huvudsakliga funktion och eventuella framtida behov av markanspråk.

Motionen

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) påtalar i kommittémotion 2020/21:2044 yrkande 6 behovet av en översyn 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 kan ligga till grund för detta skydd än vad som är fallet i dag eftersom flygplatser är av stor betydelse vid extraordinära händelser.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om en översyn av riksintresseflygplatser vill utskottet peka på att regeringen har gett i uppdrag till Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Statens energimyndighet, Tillväxtverket och Trafikverket att tillsammans med Boverket, som är samordnande myndighet, göra en översyn av sina respektive anspråk på områdena av riksintresse. I detta ingår att myndigheterna ska se över och precisera kriterierna för vilka områden som ska

anses vara av riksintresse, utvärdera om de nuvarande anspråken på områdena av riksintresse motsvarar de kriterier som tas fram och ta ställning till om dessa anspråk behöver förändras. Sammantaget ska översynen leda till en kraftig minskning av såväl antalet anspråk på områden av riksintresse som dessa områdens samlade areala utbredning. I november 2020 lämnade Boverket den första delrapporteringen i uppdraget där Trafikverket bidrog med underlag avseende trafikslagets anläggningar. I samband med rapporteringstillfället beslutade Trafikverket om nya uppdaterade kriterier för vilka anläggningar som ska pekas ut som riksintressen. Översynen av kriterierna gällande luftfartens anläggningar beskrevs i delrapporten enligt följande: ”För flygplatser har en översyn gjorts, som fokuserar på flygplatsernas funktion ur ett systemperspektiv, där grunder är det nationella basutbudet, alternativa flygplatser för en godtagbar flygsäkerhet samt flygplatsens funktion för att knyta samman landet.”

Utskottet konstaterar att det för närvarande pågår en översyn av samtliga riksintressen utifrån de nya kriterierna. De nya anspråken var ute på remiss fram till den 23 april 2021. Beslut om nya riksintresseanspråk planeras att tas under hösten 2021. Med anledning av det arbete som pågår finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2020/21:2044 (SD) yrkande 6.

Vissa andra frågor om flygtransportsystemet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. investeringsstöd och flygets egenfinansiering av trafikavgifter. Utskottet hänvisar till de statliga stödinsatser som har vidtagits och pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 12 (SD) och 13 (C).

Bakgrund

Det finns i dag ca 300 flygplatser och flygfält i Sverige. De flesta av dessa är mycket små och används främst av flygklubbar och enskilda individer. I Sverige finns det tio flygplatser som utgör det nationella basutbudet av flygplatser som regeringen har fastställt för att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Dessa flygplatser är Göteborg Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm Arlanda, Stockholm Bromma, Umeå, Visby och Åre-Östersund.

Svenska Regionala Flygplatser (SRF) är ett samarbetsorgan för Sveriges icke-statliga flygplatser som verkar för att utveckla flygtrafiken och därmed

tillgängligheten till alla Sveriges regioner. SRF arbetar för att ge de icke-statliga flygplatserna förutsättningar att bevara och utveckla sin verksamhet. SRF har för närvarande 34 medlemsflygplatser över hela Sverige.

Motionerna

Clara Aranda (SD) föreslår i motion 2020/21:556 yrkande 4 att de regionala flygplatsernas verksamhet och insatser under covid-19-pandemin ska utredas. Motionären menar att flygplatser och flygplatspersonal har ställt upp med viktiga insatser och att det finns skäl att utreda och analysera skillnader i vad de regionala flygplatserna har bidragit med och hur man har arbetat under krisen.

Hanna Westerén (S) framhåller i motion 2020/21:1896 behovet av att luftburen trafik till och från Gotland behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur. Motionären pekar på att långsiktiga och hållbara förutsättningar för flygtrafiken till och från Gotland är avgörande för regionens framtida utveckling och tillväxt. Trafiksystem som omfattar Gotland måste enligt motionären klara av att upprätthålla en tät och regelbunden trafik året om, men framför allt måste de klara av de tillfälliga kraftiga volymökningarna av resande under de perioder då resandet till Gotland är som allra störst. Enligt motionären bör regeringen kontinuerligt följa upp de gotländska kommunikationernas utveckling i allmänhet och flygets förutsättningar i synnerhet.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2044 yrkande 2 att ett införande av ett investeringsstöd för att bygga nya flygplatser utreds. En sådan utredning ska utgå från att inte strida mot europeiska konkurrensregler. Motionärerna pekar på att det finns ett behov för både små och stora flygplatser av att bygga ut kapaciteten för att möjliggöra fler avgångar och trafik av större flygplan, minimera negativa miljöeffekter samt förstärka infrastrukturen som är kopplad till respektive flygplats. Byggande av nya flygplatser är dock förenat med stora kostnader och det finns ett behov av ett statligt stöd.

Lars Püss m.fl. (M) efterfrågar i motion 2020/21:3027 yrkande 9 att ansvarsfördelningen gällande Halmstad City Airport ses över. Motionärerna pekar på att Halmstad City Airport genom bl.a. den betydande försvarsverksamhet som bedrivs vid Halmstads garnison är av stort nationellt intresse och att det inte är rimligt att hela ansvaret för flygplatsen ska ligga i en enskild kommuns händer.

Mikael Larsson m.fl. (C) föreslår i kommittémotion 2020/21:3168 yrkande 3 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. Motionärerna pekar på att t.ex. flygtrafikledning och säkerhetsverksamhet finansieras genom flygbolagens avgifter för passagerar- och godstrafik som kan tas ut under normal verksamhet men att dessa i en kris faller till i princip noll. Eftersom säkerheten är helt grundläggande menar motionärerna att flyget inte kan starta upp fullt

ut om inte dessa system är finansierade. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 4 behovet av att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet avseende samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris. Motionärerna vill att det blir tydligt vilken typ av miniminivå som garanteras vid en kris och att regeringen tydliggör och tillgängliggör en plan för hur man från statligt håll avser att tillsammans med myndigheter och näringsliv säkerställa miniminivåer av transporter inom flyg även under en allvarlig störning.

Utskottets ställningstagande

Investeringsstöd till flygplatser

Europeiska kommissionen fastställde i juni 2017 nya riktlinjer för offentliga investeringar samt för driftsstöd till bl.a. flygplatser (förordning (EU) 2017/1084). Investeringsstöd kan därmed ges till regionala flygplatser med en genomsnittlig årlig trafikvolym på upp till 3 miljoner passagerare, och syftet med detta är att förbättra vissa regioners tillgänglighet och främja den lokala utvecklingen beroende på de särskilda egenskaperna hos varje flygplats. Investeringsstödet stöder prioriteringarna i Europa 2020-strategin genom att bidra till ytterligare ekonomisk tillväxt och till att mål av gemensamt unionsintresse uppnås. I Sverige gäller detta för alla icke-statliga flygplatser.

När det gäller motionsyrkandet om att utreda behovet av ett införande av investeringsstöd för flygplatser vill utskottet peka på att det finns ett investeringsstöd till icke-statliga flygplatser. Medel beviljas med stöd av förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Av 1 § 3 framgår att statlig medfinansiering kan beviljas till kommuner eller andra organ för byggande av flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten. Av 2 § 4 framgår att statlig medfinansiering får beviljas för byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Utskottet vill vidare peka på att medel anslås årligen för utgifter för långsiktig infrastrukturplanering genom anslaget 1:1 Utveckling av statens infrastruktur, som även innefattar luftfart.

Tillfälliga lättnader för flygtrafiken vid samhällskriser

Motion 2020/21:3168 (C) tar bl.a. upp flygets egenfinansiering av trafikavgifter när flygtrafiken ligger nere med anledning av pågående kris. Med anledning av den sedan våren 2020 rådande pandemisituationen och dess påverkan på flyget vill utskottet påminna om att riksdagen den 23 juni 2020 i enlighet med regeringens förslag beslutade om ett tillfälligt driftsstöd om 100 miljoner kronor under 2020 till regionala flygplatser (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Som skäl för förslaget framhöll regeringen att utbrottet av det nya coronaviruset har inneburit att resandet till och från de icke-statliga regionala flygplatserna i Sverige har minskat till mycket låga nivåer. Regeringen konstaterade att den stora majoriteten av dessa

flygplatser därför befinner sig i en svår ekonomisk situation och löper en ökad risk för nedläggning, vilket kan medföra att tillgängligheten till olika regioner i landet försämras och minska förutsättningarna att bedriva samhällsviktiga flygtransporter, t.ex. ambulansflyg. Regeringen framförde att ersättningen till kommuner behövde ökas för att finansiera delar av driftsunderskotten vid kommunala och privata flygplatser och att ersättningen även skulle finansiera delar av driftsunderskotten vid sådana flygplatser som inte trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Utskottet konstaterar att EU-kommisionen prövade det tillfälliga driftsstödet och att den inte hade några invändningar mot stödet.

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

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att riksdagen den 23 juni 2020 i en extra ändringsbudget för 2020 beslutade om ett nytt anslag 1:20 Tillskott till Luftfartsverket och att tillföra detta 900 miljoner kronor (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Som skäl för förslaget framhöll regeringen att den civila luftfarten på grund av pandemin minskat i en sådan omfattning att LFV har förlorat större delen av sina intäkter och att deras uppdrag avseende flygtrafiktjänst är av sådan art att infrastruktur, organisation och personal behöver bibehållas för att säkerställa kapaciteten på längre sikt. Regeringen uttalade att det trots minskad efterfrågan är väsentligt att upprätthålla tillräcklig kapacitet för att hålla svenskt luftrum tillgängligt bl.a. för samhällsviktiga transporter och att intäktsbortfall bör ersättas i en sådan utsträckning att anpassningen av LFV:s verksamhet kan ske på ett ordnat sätt. Utskottet noterar att det tillskott om 900 miljoner kronor som riksdagen beslutade om i juni 2020 sedermera inte har använts av LFV, detta

mot bakgrund av att EU reglerar avgiftsstrukturen för flyget och med anledning av pandemin under hösten 2020 fattade beslut om en särskild lösning för 2020–2021 som innefattar en gemensam enhetsavgift och återbetalning på fem till sju års sikt.

När det gäller samhällskriser och pandemins påverkan vill utskottet avslutningsvis peka på att regeringen på sin webbplats framhåller att regeringen och Regeringskansliet med anledning av utbrottet av det nya coronaviruset och covid-19 följer utvecklingen noga, har löpande kontakt med ansvariga myndigheter och fattar de beslut som krävs för att motverka effekterna av smittspridningen i samhället.

Ansvar för regionala flygplatser och behov av luftburen trafik

Regeringen beslutade den 26 januari 2017 om en svensk flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem (N2017/00590). Visby Airport ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och tillgängligheten hanteras därmed av det statligt ägda bolaget Swedavia. När det gäller Halmstad City Airport är det en av landets icke-statliga flygplatser. I den nationella flygstrategin understryks de icke-statliga flygplatsernas betydelse för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. Utskottet vill vidare peka på att det i enlighet med den nationella flygstrategin pågår en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna inom Regeringskansliet som ska ligga till grund för ett tydliggörande av statens roll och ansvar som stödgivare till icke-statliga flygplatser.

Sammanfattande bedömning

Mot bakgrund av de insatser som gjorts och det beredningsarbete som pågår finner utskottet inte anledning att ta något initiativ och avstyrker därmed motionerna 2020/21:556 (SD) yrkande 4, 2020/21:1896 (S), 2020/21:2044 (SD) yrkande 2, 2020/21:3027 (M) yrkande 9 och 2020/21:3168 (C) yrkandena 3 och 4.

Flygtrafikledning

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 14 (M).

Motionen

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2020/21:3475 yrkande 9 vikten av att långsiktigt säkerställa tillgången till flygledare. Motionärerna pekar på att det i dag råder brist på flygledare samtidigt som den långsiktiga tillgången på dessa är viktig för flygets utveckling. Motionärerna pekar vidare på att det även råder stor osäkerhet om huruvida framtida flygledarfunktion kräver fysisk närvaro på flygplatsen eller om man med bibehållen säkerhet kan sköta ledarskapet digitalt från annan ort. Enligt motionärerna bör regeringen därför initiera en översyn av hur utbildningsplatserna kan bli fler och värdera framtida digitala möjligheter.

Utskottets ställningstagande

Luftfartsverket (LFV) har som huvuduppgift att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Flygtrafiktjänsten vid statligt ägda eller kontrollerade flygplatser ska utföras av LFV. Swedavia och LFV träffar avtal om hur verksamheten ska utformas. LFV var först i världen med att driftsätta flygtrafikledning på distans (RTS) från en kontrollcentral för flygtrafikledning på distans (RTC). RTC Sundsvall har varit i drift sedan 2015 och betjänar numera både flygplatserna i Örnsköldsvik och Sundvall. LFV och Swedavia har därefter tecknat avtal om flygtrafikledning på distans från en gemensam central för flygplatserna i Kiruna, Östersund, Umeå och Malmö, vilka samtliga fyra ingår i det statliga basutbudet. Avtalet baseras på bedömningen att ett digitalt utförande av tjänsten gynnar båda parter verksamhet och bidrar till att nå de ekonomiska mål som gäller för respektive organisation. Avtalet mellan Swedavia och LFV ingicks efter beslut i respektive styrelse och efter samråd med Försvarsmakten.

I Sverige finns flygtrafikledning på flera platser och kontrollcentraler. En flygledare kan antingen arbeta med civil eller militär trafik eller med en blandning av båda. Det finns tre olika typer av flygledartjänster. Flygledare som arbetar i flygledartorn vid flygplatser (flygplatskontroll) ansvarar för plan

som startar och landar samt för luftrummet närmast flygplatsen. Terminalkontrollen radarleder trafiken i luften längre ut från flygplatsen, medan områdeskontrollen dirigerar trafiken på hög höjd.

När det gäller utbildning av flygledare kan utskottet konstatera att det i Sverige är LFBV som är Sveriges ledande aktör inom flygtrafikledning för civil och militär luftfart med tillhörande tjänster och som reglerar antalet som utbildas till flygledare.

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

Utskottet anser att det är viktigt att säkra tillgången till flygledare i Sverige och ser därför positivt på de uppgifter som lämnats av LFBV om att 22 flygledarelever påbörjade utbildning i februari 2021 och att det för nästa utbildningsstart i februari 2022 planeras en antagning av 34 flygledarelever till EPN. Planering av antalet utbildningsplatser till kommande utbildningar sker bl.a. utifrån trafikprognoser och pensionsavgångar. Utskottet finner inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2020/21:3475 (M) yrkande 9.

Ett gemensamt europeiskt luftrum

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att Sverige bör driva på takten för genomförandet av ett gemensamt europeiskt luftrum. Utskottet konstaterar att ett förslag från EU-kommissionen till reviderad lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet för närvarande behandlas inom EU-institutionerna.

Jämför reservation 15 (M, SD, KD).

Bakgrund

Det gemensamma europeiska luftrummet, även kallat Single European Sky (SES), syftar till att öka effektiviteten i flyglednings- och flygtrafiktjänsten genom att minska splittringen i det europeiska luftrummet. Arbetet inleddes i oktober 2001 med att kommissionen lämnade ett förordningsförslag om en ram för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum. Rådet och parlamentet

godkände förslaget i mars 2004. Inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum innebär gemensamma unionsregler för utförandet av flygtrafikledning. Denna verksamhet är till stora delar monopol och användarna av luftrummet är bl.a. kommersiella flygföretag. Successivt har reglerna skärpts så att kraven på tjänstetillhandahållarna ökat i termer av prestationer inom fyra områden: kostnadseffektivitet, trafikkapacitet, trafiksäkerhet och minskad miljöbelastning.

Den senaste ändringen i lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet trädde i kraft fullt ut 2012, med bl.a. obligatoriskt inrättande av funktionella luftrumsblock mellan medlemsstater. Sverige har ett gemensamt luftrumsblock med Danmark och det finns även samarbete mellan detta luftrumsblock och angränsande luftrumsblock som samlar Estland, Finland, Lettland och Norge. Kommissionen presenterade i juni 2013 en revidering av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet. Rådet beslutade 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 i september 2020 ett förslag till reviderad lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet (COM(2020) 579).

Motionen

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2020/21:3349 yrkande 28 att Sverige ska driva på för ökad takt i genomförandet av ett gemensamt europeiskt luftrum, Single European Sky, för att bl.a. minska utsläppen från flyget. Motionärerna pekar på att EU:s program Single European Sky bidrar till ett effektivt och miljömässigt bättre användande av luftrummet genom att möjliggöra för ett gemensamt europeiskt luftrum där flygbolag kan frångå landsgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Motionärerna pekar på att ett gemensamt europeiskt luftrum skapar kortare väntetid i luften innan flygen kan landa och att flygets utsläpp därmed kan minska. Enligt motionärerna är det oroande att arbetet med att få systemet på plats drar ut på tiden.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att regeringen i den svenska flygstrategin som presenterades i januari 2017 framhåller att Sverige ska fortsätta att vara ledande i effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder.

Riksdagen beslutade i mars 2018 att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den bör prioritera arbetet med Single European Sky för ett

effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet (bet. 2017/18:TU10, rskr. 2017/18:198). Utskottet pekade bl.a. på att arbetet med att få till stånd ett gemensamt europeiskt luftrum går alltför långsamt och att tempot behöver öka för att undanröja nuvarande hinder och bromsklossar. Utskottet framhöll vikten av att Sverige ska fortsätta att vara ledande i effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder. Utskottet pekade även på att med ett gemensamt europeiskt luftrum skulle kapaciteten i luftrummet kunna öka och bränsleförbrukningen minska, vilket också innebär lägre utsläpp och kostnader.

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

Prestationsplaner upprättas på fem år och anger hur medlemsstaternas flygtrafikledningsleverantörer ska prestera inom områdena kostnadseffektivitet, trafikkapacitet, trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan. Planerna omfattar också s.k. enhetsavgifter som luftrumsanvändarna kommer att betala för flygningar inom aktuell stats luftrum. I skrivelse 2020/21:75 uppmärksammar regeringen att EU-kommissionen i mars 2019 inför den s.k. tredje referensperioden för prestationer och avgiftssättning 2020–2024 fattade beslut om genomföranderegler och att Sverige i oktober samma år lämnade förslag till en nationell prestationsplan till EU-kommissionen. Kommissionen har inte fastställt prestationsplanen utan beslutade i oktober 2020 till följd av den pågående pandemin i stället att särskilda regler ska gälla för prestationssystemen under 2020 och 2021. Medlemsstaterna ska presentera nya reviderade förslag till prestationsplaner utifrån de särskilda reglerna senast i oktober 2021. Regeringen pekar på att Transportstyrelsen leder arbetet och att andra berörda myndigheter samt luftrumsanvändarna har insyn i arbetet. Ärendet bereds vidare men torde enligt regeringen kunna avslutas efter att EU-kommissionen har godkänt Sveriges förslag till reviderad prestationsplan.

Utskottet konstaterar att kommissionens förslag till reviderad lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet (COM(2020) 579) för närvarande behandlas inom EU-institutionerna och finner därmed inte anledning att ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motion 2020/21:3349 (M) yrkande 28.

Minskad klimatpåverkan från luftfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om luftfartens klimatpåverkan. Utskottet framhåller att frågan om olika insatser för att stimulera användningen av biodrivmedel, främja fossilfrihet och minska luftfartens klimatpåverkan är av stor angelägenhet. Utskottet ser vidare positivt på de insatser och åtgärder som regeringen vidtar och välkomnar bl.a. den utredning om obligatoriska klimatdeklarationer som genomförts och som för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 16 (M), 17 (SD), 18 (C) och 19 (L).

Bakgrund

Åtgärder för att främja en fossiloberoende transportsektor och fortsatt övergång till förnybara bränslen berör flera olika politikområden och utskott. Inom trafikutskottets beredningsområde faller främst olika åtgärder i trafikens infrastruktur inklusive tillgång till alternativa drivmedel samt vissa fordonsfrågor.

Trafikutskottet har vid flera tidigare tillfällen berett motioner som tar upp frågor relaterade till minskade utsläpp från luftfarten. Riksdagen riktade våren 2016 ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel i luftfarten (bet. 2015/16:TU9, rskr. 2015/16:193). Trafikutskottet framhöll att en väl fungerande luftfart är en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling. Utskottet framhöll vidare betydelsen av en hållbar luftfart med minskad miljöpåverkan som också bidrar till kampen mot klimatförändringar. Våren 2017 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle (bet. 2016/17:TU12, rskr. 2016/17:220). I betänkandet framhöll utskottet bl.a. betydelsen av en hållbar luftfart med minskad miljöpåverkan som också bidrar till kampen mot klimatförändringarna. Utskottet pekade även på att det är positivt med de stora framsteg som har gjorts vad gäller användandet av biodrivmedel och att denna utveckling måste fortsätta samt underströk betydelsen av att främja forskning om och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin. Riksdagen har tidigare även gjort ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för globala lösningar där luftfarten kan bära sina klimatkostnader (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101).

Trafikutskottets arbete med luftfarten inom ramen för forskning och framtid

Trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor fick i september 2013 efter beslut i utskottet i uppdrag att låta ta fram en studie om framtidens flyg, avgränsad till civilt flyg. Till de aspekter som arbetsgruppen ville få belysta hörde bl.a. forskning och utveckling kring flygbränsle, flygmotorer, flygplanskonstruktion, trafikledning (bl.a. trafikrutter och grön flygning) samt utsläpp. En viktig utgångspunkt för arbetet var att belysa flygets nuvarande och framtida påverkan på miljön och klimatet samt förutsättningarna för ett framtida hållbart flyg. För att beskriva och sammanställa kunskap inom området fick fyra forskare och experter i uppdrag att ta fram faktaunderlag om kunskapsläget med fokus på frågor om utsläpp och flygets påverkan på miljön och klimatet inom respektive expertområde. I uppdraget ingick att identifiera såväl tekniska lösningar som kan tänkas vara i bruk 2030 som mer långsiktiga och visionära innovationer och projekt. Rapporten *Framtidens flyg* (2013/14:RFR16) visade bl.a. att det finns tekniska och operativa lösningar för ett framtida hållbart flyg. Effektiviseringar pågår såväl inom ramen för etablerade tekniker och metoder som med hjälp av mer radikala lösningar. Samtidigt konstaterades att det finns stora hinder för att införa ny teknik. Höga säkerhetskrav gör att ny teknik måste prövas under lång tid innan den kan certifieras. Flygplan, motorer och bränslen har utvecklats tillsammans, och nya bränslen måste fungera i den befintliga flygplansflottan. Flygmarknaden är till sin natur en global marknad, och alla flygplan ska kunna tanka i princip överallt, vilket skapar långa omställningstider. Stora investeringskostnader och hård konkurrens leder dessutom till en försiktighet hos aktörer som investerar i ny flygteknik. I rapporten framförs att internationellt och långsiktigt samarbete bedöms vara den bästa grunden för ett hållbart framtida flyg.

Mot bakgrund av riksdagens beslut om att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta 2030 beslutade utskottet i juni 2017 om att genomföra en studie med syftet att identifiera alternativ för att öka andelen icke-fossila transporter i Sverige de närmaste åren för att nå 2030-målet. Särskilt intresse riktades dels mot frågan om tillgång till drivmedel i hela landet, dels mot tillgången till inhemska råvaror och möjligheter till inhemsk produktion. I mars 2018 publicerades rapporten *Fossilfria drivmedel* för att minska transportsektorns klimatpåverkan – flytande, gasformiga och elektriska drivmedel inom vägtrafik, sjöfart, luftfart och spårbunden trafik (2017/18:RFR13). I rapporten konstateras bl.a. att inom luftfartsområdet är fyra icke-fossila jetbränslen certifierade för inblandning: hydroprocessed esters and fatty acids (HEFA), Fischer–Tropsch-diesel (FT-diesel), synthetic isoparaffin (SIP) och alcohol-to-jet (ATJ). Rapporten pekade vidare på att det även görs försök med eldrift inom luftfarten. Eftersom studien fokuserar på alternativ som kan användas inom en relativt snar framtid riktades studiens intresse mot alternativen HEFA och FT-diesel.

Motionerna

Jimmy Ståhl (SD) anser i motion 2020/21:502 yrkande 2 att flygskatten bör investeras i ett grönare flyg. Motionären pekar på att flyget står inför stora klimatutmaningar och kämpar hårt för att göra flyget fossilfritt. Motionären pekar på att det är dyrt att göra flyget fossilfritt och att det ställer stora krav på bränslen. Om flygskatten inte avvecklas bör enligt motionären den skatt som tas ut i form av flygskatt återinvesteras i ett grönare flyg.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2020/21:2044 yrkande 15 att miljöåtgärder som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningar gällande koldioxidläckage. Motionärerna anser att en konstruktiv och realistisk miljöpolitik utgår från det mest slagkraftiga och kostnadseffektiva sättet att bekämpa miljöförstöring globalt. Alltför betungande ekonomiska pålagor som läggs på svenska företag och flygindustri resulterar enligt motionärerna i att svensk produktion och industri flyttar till mindre nogräknade nationer med sämre reglerade miljömål, vilket resulterar i ökade utsläpp.

Magnus Ek m.fl. (C) efterfrågar i kommittémotion 2020/21:2943 yrkande 3.2 ett ökat nordiskt samarbete kring fossilfritt flyg. Motionärerna anser att Norden bör vara ledande när det gäller fossilfritt flyg och pekar på att flera av de nordiska länderna redan har höga ambitioner när det gäller fossilfritt resande och att detta bör tas till vara och utvecklas även med gemensamma ansträngningar.

Anders Åkesson m.fl. (C) påtalar i kommittémotion 2020/21:3171 yrkande 11 vikten av en hållbar omställning av flygsektorn. Enligt motionärerna behövs fokus på att få igång storskalig produktion av biobränsle i Sverige. För att höja omställningstempot i flygbranschen vill motionärerna se åtgärder för att öka användningen av biobränsle. Enligt motionärerna måste flyget bli bättre än i dag på att bekosta sin klimatpåverkan och minska sina utsläpp. Motionärerna vill se mer forskning för en grön omställning av flyget.

Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C) föreslår i motion 2020/21:3290 att möjligheten prövas att göra Visby–Bromma till en helt grön flyglinje och att direktdestinera flygskatten till att täcka merkostnader för biobränsle. Motionärerna pekar på att flyget kommer att förbli Gotlands enda snabba transportalternativ under lång tid framöver och att det därför är avgörande att flygtrafiken upprätthålls och klimatanpassas.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) föreslår i kommittémotion 2020/21:3349 yrkande 26 att det införs krav på erbjudande om klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp. Motionärerna pekar på Fly Green Fund som exempel på ett initiativ som möjliggör klimatkompensation och används till utveckling av nya biodrivmedel. Motionärerna föreslår vidare i yrkande 27 att det införs krav på redovisning av klimatdeklarationer vid flygresor för att styra mot en minskad klimatpåverkan genom att ge konsumenter mer information vid köpet.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2020/21:3475 yrkande 1 behovet av ett hållbart flygflyft. Motionärerna pekar på att inrikesflygets förutsättningar att ställa om till fossilfritt genom elflyg och biodrivmedel sammantaget är mycket goda om rätt politiska förutsättningar ges. Enligt motionärerna behöver regeringen därför tillsätta en utredning med uppdrag att formulera en tydlig och långsiktig politisk ambition med mål och tidsplan för att skapa ett modernt hållbart flyg som bidrar till jobb och tillväxt. Motionärerna anför i yrkande 12 behovet av att göra svenskt inrikesflyg fossilfritt. Motionärerna pekar på att Sverige i dagsläget saknar ett mål om fossilfritt inrikesflyg och att detta gäller både el och bibränsle. Enligt motionärerna bör regeringen tillsätta en större utredning med uppgift att se över förutsättningarna för att svenskt inrikesflyg snabbt ska kunna ställa om från fossilt till fossilfritt bränsle.

Johan Pehrson m.fl. (L) påtalar i partimotion 2020/21:3679 yrkande 3 att flygets höghöjdseffekt på sikt behöver kompenseras med negativa utsläpp. Enligt motionärerna behöver höghöjdseffekten fortsatt kompenseras även när fossilfria bränslen ersatt dagens fossila bränslen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att i den sakpolitiska överenskommelse som ingicks i januari 2019 mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna (januariavtalet) ingår en punkt med inriktning på att minska flygets klimatpåverkan (punkt 32). I denna punkt anges att en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor genomförs och att Sverige bör ta en ledande roll när det gäller att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av fossilt flygbränsle. Vidare uttalas att krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle ska införas och att möjligheten att införa miljöstyrande start- och landningsavgifter ses över. Vidare anges att en hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament samt att när ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget.

Insatser för förnybara drivmedel och minskad klimatpåverkan inom luftfarten

Flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft samt för att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter såväl inrikes som utrikes. Utskottet vill samtidigt betona att en omställning av luftfarten och transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Detta förutsätter dock ett samhälle där transporter används på ett mer effektivt sätt.

Utskottet ser därför mycket positivt på den svenska flygstrategi som presenterades i januari 2017 där regeringen anger att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska och att flyget liksom övriga trafikslag ska bidra till målet om Sverige som ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Flyget

ska även bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås. I flygstrategin hänvisar regeringen också till internationella bedömningar som visar att den framtida teknikutvecklingen sannolikt inte kan väga upp mot utsläppen från framtida trafikökningar till 2030 eller 2045. Regeringen anser dock samtidigt att det finns fortsatt potential att minska flygets utsläpp och att utvecklingen av nya motorer, nya material, ny teknik och nya processer som minskar bränsleförbrukningen även fortsättningsvis måste stödjas. Vidare framförs att bränsleceller, eldrift och solenergi bara är några nya tekniker som har testats samt att även förnybara bränslen kan bidra till att minska utsläppen. I flygstrategin framhålls också att förnybara bränslen kan bidra till att minska luftfartens utsläpp men att merkostnaderna för biobränsle för flyget fortfarande är höga och att incitamenten för flygbolag att efterfråga biobränsle därför är låga. Produktionen sker inte heller kontinuerligt utan på beställning. I strategin konstateras att marknadsförutsättningarna för biobränsle måste förändras för att öka produktionen och användningen.

Utskottet vill vidare påminna om att riksdagen inom ramen för miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan har antagit ett särskilt etappmål för transportsektorn. Etappmålet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (etappmålet för inrikes transporter). I etappmålet ingår inrikes sjöfart men varken utrikes sjöfart eller luftfart. Regeringen har därför gett Miljömålsberedningen i uppdrag att, utifrån en bred analys av flygets klimatpåverkan och möjligheter till utsläppsminskningar, föreslå etappmål för flygets klimatpåverkan. Även flygbranschen har angett att flyget ska ställa om. Inom ramen för regeringens initiativ Fossilfritt Sverige har flygbranschen tagit fram en färdplan med målet att inrikesflyget ska vara fossilfritt till 2030 och att både inrikes- och utrikesflyget ska vara fossilfritt till 2045. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill framhålla vikten av att noga kunna följa att utvecklingen av utsläpp minskar och ser därför positivt på Transportstyrelsens uppdrag att beräkna och rapportera flygets utsläpp till luft, vilket tillsammans med uppgifter om mängden sålt flygbränsle i Sverige ligger till grund för den officiella statistiken över luftfartens utsläpp till luft. Flygets totala klimatpåverkan baseras på flera faktorer. Räknar man även in effekterna av flygets utsläpp av vattenånga och kväveoxider på hög höjd samt påverkan från kondensstrimmor har forskningen visat att flygets totala klimatpåverkan blir ungefär dubbelt så stor som den som enbart orsakas av utsläppen av koldioxid. Utskottet kan konstatera att det krävs en snabb och långtgående omställning för att minska luftfartens klimatpåverkan. Med negativa utsläpp menas att utsläppen är mindre än noll, dvs. att halten av växthusgaser i atmosfären sänks. Utskottet anser att en minskning av flygets klimatpåverkan är en väsentlig framtidsfråga för luftfarten, och för att kunna säkerställa en hållbar utveckling måste flygets klimatpåverkan begränsas och minskas.

Biojetutredningen överlämnade i mars 2019 en utredning om användning av biobränsle i flyget (SOU 2019:11). Det huvudförslag som lämnades i

utredningen var att allt flygbränsle som tankas i Sverige ska omfattas av en reduktionsplikt som innebär en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser från flygbränsle genom inblandning av biodrivmedel. I utredningen konstaterades även att biodrivmedelsbranschen behöver styrmedel som är långsiktiga för att kunna investera i anläggningar och klimatet behöver kraftfull politik för att minska utsläppen. Regeringen överlämnade därefter den 18 mars 2021 en proposition till riksdagen med förslag om en reduktionsplikt för flygfotogen med syftet att minska växthusgasutsläppen från flyget (prop. 2020/21:135). Reduktionsplikten innebär att leverantörer av flygfotogen blir skyldiga att blanda in biodrivmedel i fossil flygfotogen. Nivåer för hur mycket utsläppen ska minska föreslås för 2021–2030. Kravet på inblandning börjar på 0,8 procent 2021 för att successivt öka till 27 procent 2030. Det föreslås att en reduktionspliktsavgift ska tas ut av den som inte har uppfyllt plikten för ett kalenderår och att en förseningsavgift ska tas ut av den som för sent redovisar hur plikten har uppfyllts. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021. Propositionen bereds av miljö- och jordbruksutskottet under våren 2021.

Utskottet vill i likhet med vad regeringen framför i proposition 2020/21:135 framhålla att en ökad användning av biodrivmedel behöver kombineras med andra åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan genom bl.a. val av andra trafikslag, effektivare flygrutter, effektivare flygplan och elektrifiering. Utskottet ser därför mycket positivt på att regeringen har aviserat flera åtgärder för att främja denna omställning i propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65).

Utskottet vill vidare peka på att regeringen i april 2018 gav Statens energimyndighet i uppdrag att främja hållbara biobränslen för flyg (N2018/02705). I uppdraget ingår att Statens energimyndighet ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att även internationell bunkring vid svenska flygplatser så långt det är möjligt sker med förnybara drivmedel. I regleringsbrevet för budgetåret 2021 uppdrog regeringen åt Statens energimyndighet att förlänga satsningen på att främja hållbara biobränslen för flyg. Uppdraget vidgades till att också omfatta satsningar på forskning och utveckling av dels elflyg, dels vätgasdrift, inklusive tanknings- och laddinfrastruktur. För 2021 ska högst 50 miljoner kronor användas och för 2022 beräknas högst 50 miljoner kronor användas för uppdraget, varav minst 5 miljoner kronor årligen för den del av uppdraget som avser elflyg.

Biojetutredningen framförde att en möjlighet att jämföra klimatpåverkan från olika färdmedel skulle ge mer likvärdiga förutsättningar för alla leverantörer som erbjuder långväga resande och ge en större nytta för konsumenterna. Utskottet välkomnar att regeringen mot denna bakgrund gav Trafikanalys i uppdrag att lämna förslag till en obligatorisk klimatdeklaration vid försäljning och marknadsföring av långväga resor med flyg, tåg, buss och färja. Trafikanalys redovisade uppdraget att samordna ett myndighetsgemensamt arbete med Statens energimyndighet, Konsumentverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen den 30 april 2020 (I2019/02595). Frågan bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Som framgår av avsnittet Miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget i detta betänkande överlämnade regeringen i mars 2021 en proposition till riksdagen (prop. 2020/21:154) där det bl.a. framhålls att det krävs ytterligare åtgärder för att nå de nationella och globala miljömålen och att det för flygets del framför allt krävs att ytterligare åtgärder vidtas för att minska flygets klimatpåverkan. Europeiska kommissionen presenterade den 9 december 2020 ett meddelande om en strategi för hållbar och smart mobilitet. Strategin är en del av den europeiska gröna given (COM(2020) 789), med mål om att ställa om EU:s politik till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi med nettonollutsläpp 2050 och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen. Kommissionen konstaterar i strategin att transport-systemets omställning är avgörande för genomförandet av den europeiska gröna given. Strategin innehåller målsättningar för omställningen och förslag till konkreta åtgärder. Till de konkreta målsättningar som uttalas för luftfarten i strategin hör att utsläppsfria stora luftfartyg kommer att vara på marknaden senast 2035 och en av de åtgärder som nämns för hållbar mobilitet är att nollutsläppsflygplatser skapas.

När det gäller förslaget om att den skatt som tas ut i form av flygskatt ska återinvesteras i ett grönare flyg om flygskatten inte avvecklas vill utskottet peka på skatteutskottets betänkande (bet. 2020/21:SkU20) om punktskatter som riksdagen beslutade om den 8 april 2021. I betänkandet framhålls att flyget i större utsträckning ska bära sina egna klimatkostnader och att det är nödvändigt att alla länder får tillgång till ytterligare styrmedel för att uppnå detta. Trafikutskottet anser i likhet med skatteutskottet att Sverige ska ta ledningen för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som i dag sätter stopp för en skatt på flygbränsle som kan ersätta dagens skatt på flygresor. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att staten beviljar medel för bl.a. forskning med inriktning på omställning till ett grönare flyg. Utskottet vill exempelvis peka på vad som angetts ovan om att regeringen har gett Statens energimyndighet i uppdrag att främja hållbara biobränslen för flyg och att det har inrättats ett innovationskluster med inriktning på fossilfria flygtransporter 2045 (N2018/02705/FÖF).

Vidare välkomnar utskottet det uppdrag som Trafikverket har genomfört på uppdrag av regeringen och som har innefattat att genomföra en förstudie som belyser i vilken utsträckning den av staten upphandlade flygtrafiken kan bidra till målsättningen om att minska flygets klimatpåverkan med bibehållen tillgänglighet i hela landet. Förstudien som redovisades i december 2020 omfattar de flyglinjer som i dagsläget har handlats upp av staten och innehåller en analys av i vilken utsträckning användningen av bioflygbränsle samt elektrifiering av den upphandlade flygtrafiken kan bidra till att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip är noll senast 2045 (dokumentbeteckning 2020:255). I rapporten konstaterar Trafikverket att upphandlad flygtrafik skulle kunna bidra till målsättningen om att minska flygets klimatpåverkan samt tillgänglighet i hela landet i ett kortare perspektiv genom att

Trafikverket i sin upphandling öppnar för viktning av mervärde i utvärderingsmodellen för åtgärder för minskad klimatpåverkan. Trafikverket pekar vidare på att för att öppna för en framgångsrik omställning av flyget, inbegripet upphandlad trafik, bör staten så långt som möjligt undvika att definiera vilka lösningar som kan bli aktuella. Därmed bör de styrmedel som väljs vara teknikneutrala. Trafikverket konstaterar vidare att nya möjligheter kan ges i ett längre perspektiv med flyg som ett hållbart transportmedel och att de ändrade förutsättningar som t.ex. elflyg skulle kunna ge kan påverka hur vi ser på tillgänglighet.

Utskottet vill slutligen peka på att initiativet Fossilfritt Sverige utifrån riksdagens beslut att göra Sverige klimatneutralt till 2045 har uppmuntrat näringslivet att utarbeta egna färdplaner för hur de kommer att vara fossilfria och samtidigt öka sin konkurrenskraft. Av färdplanen för luftfartsindustrin framgår att branschen bedömer att flyget med rätt åtgärder kan byta till fossilfria bränslen och därmed värna tillgänglighet och rörlighet samtidigt som utsläppen minskar. Utskottet ser positivt på detta.

Sammanfattande bedömning

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla att frågan om olika insatser för att stimulera användningen av biodrivmedel och insatser för att främja fossilfrihet och minska luftfartens klimatpåverkan är av stor angelägenhet. Utskottet ser därför positivt på att regeringen gett uttryck för att den genom olika insatser tar frågan på stort allvar. Utskottet välkomnar också den utredning som regeringen har låtit genomföra om obligatoriska klimatdeklarationer och som bereds inom Regeringskansliet. Mot bakgrund av vidtagna åtgärder och pågående insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan finner utskottet inte att det för närvarande finns skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2020/21:502 (SD) yrkande 2, 2020/21:2044 (SD) yrkande 15, 2020/21:2943 (C) yrkande 3.2, 2020/21:3171 (C) yrkande 11, 2020/21:3290 (C), 2020/21:3349 (M) yrkandena 26 och 27, 2020/21:3475 (M) yrkandena 1 och 12 samt 2020/21:3679 (L) yrkande 3.

Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 20 (M, C, KD).

Motionerna

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 72 att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Motionärerna pekar på att klimathotet är globalt och behöver globala överenskommelser där ändamålsenliga åtgärder kan genomföras mot flygets klimatutsläpp genom EU och ICAO.

Anders Åkesson m.fl. (C) framför i kommittémotion 2020/21:3171 yrkande 16.2 att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och EU för att säkerställa genomförande och efterlevnad av internationella avtal som syftar till att flyget i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan. Motionärerna anser att det är positivt att den internationella flygorganisationen ICAO har enats om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg, men att Sverige nu måste vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt levererar.

Ulf Kristersson m.fl. (M) framhåller i partimotion 2020/21:3368 yrkande 17 vikten av att Sverige ska verka i EU och FN för internationella överenskommelser för att skärpa klimatkraven på flygtrafiken. Motionärerna anser att den internationella Chicagokonventionen ska omförhandlas för att tillåta beskattning av flygbränsle och att EU ETS ska skärpas för flygoperatörer i anslutning till att EU:s klimatmål höjs.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2020/21:3475 yrkande 15 att Sverige bör verka för att i grunden förändra Chicagokonventionen. Motionärerna pekar på att konventionen är ett gammalt avtal som ännu i dag förhindrar länder att beskatta fossila bränslen på internationella rutter. Enligt motionärerna är detta orimligt då det skadar klimatet och hindrar utvecklingen av förnybara bränslen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill liksom tidigare framhålla att de stora klimatutmaningarna för flyget är gränsöverskridande och att trenden över tid med ökade utsläpp från flyget är ohållbar. Det är nödvändigt att driva på ett arbete internationellt för att minska luftfartens påverkan och utskottet ser därför positivt på det arbete som regeringen bedriver i bl.a. FN:s flygorganisation ICAO.

ICAO antog 2010 en vision om att flygets utveckling ska vara koldioxid-neutral från 2020. I oktober 2016 beslutade ICAO om att införa ett globalt styrmedel för koldioxidutsläpp från internationell flygtrafik. Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Om flygets utsläpp fortsätter att öka efter 2020 ska dessa utsläpp klimatkompenseras genom att flygbolagen måste köpa utsläppskrediter som bidrar till att minska utsläppen inom andra sektorer. Systemet inleds 2021 med en frivillig fas. Från och med 2027 kommer systemet att bli obligatoriskt för alla länder, förutom de länder som tydligt undantas från deltagande. Sammanlagt har 79 stater aviserat att de deltar i systemet från början, vilket innebär att nära 77 procent av det internationella flygtransportarbetet kommer att omfattas. Utskottet noterar med tillfredsställelse att Sverige redan 2016 anmälde sin avsikt att delta från starten 2021 då den frivilliga fasen av systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, Corsia) börjar. Sverige medverkar även aktivt i ICAO:s arbete med att ta fram ett regelverk för Corsia, vilket utskottet välkomnar.

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

Utskottet vill här också peka på att det både i den svenska flygstrategin som regeringen presenterade i januari 2017 och i den strategiska planen som Statens energimyndighet presenterade i april 2017 framhålls att Sverige bör vara pådrivande i ICAO, EU och andra internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå blir så effektiva och optimala som möjligt i syfte att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning.

I september 2019 framhöll infrastrukturministern vid ICAO:s generalförsamling att det krävs krafttag för att minska flygets klimatpåverkan och att det måste bli möjligt att beskatta den internationella luftfartens användning av fossilt bränsle. Infrastrukturministern deltog vidare den 8 februari 2021 digitalt på en högnivåkonferens om hållbara flygbränslen tillsammans med transportministrar från flera EU-länder och representanter från EU-kommissionen. Infrastrukturministern höll under konferensen ett anförande om vikten av fortsatt samarbete inom EU för att främja hållbara flygbränslen

och framförde även regeringens ståndpunkt att EU bör arbeta för att det ska vara möjligt att beskatta den internationella luftfartens användning av fossilt flygbränsle. Vid mötet framhöll infrastrukturministern att flyget behövs och underströk att flyget måste ställa om och att arbetet med att främja hållbara flygbränslen är en viktig del i klimatomställningen.

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

Utskottet ser sammanfattningsvis positivt på att regeringen har uttalat ett konsekvent och tydligt ställningstagande för att Sverige ska vara pådrivande i ICAO, EU och andra internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå ska vara så effektiva och optimala som möjligt för att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning. Utskottet välkomnar vidare att regeringen framför tydliga uttalanden och ståndpunkter vid internationella sammankomster om behovet av klimatomställning inom flyget. Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2020/21:2809 (KD) yrkande 72, 2020/21:3171 (C) yrkande 16.2, 2020/21:3368 (M) yrkande 17 och 2020/21:3475 yrkande 15.

Insatser för att utveckla elflyget

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om elflyg. Utskottet pekar på de olika insatser som har initierats för att påskynda utvecklingen och underlätta införandet av elflyg.

Jämför reservation 21 (SD), 22 (C) och 23 (L).

Bakgrund

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

elmotorer där elen kommer från batterier eller bränsleceller samt från en generator som drivs av en turbinmotor.

Motionerna

Lars Thomsson (C) påtalar i motion 2020/21:296 behovet av statliga insatser för att utveckla elflygsbranschen i Sverige. För att Sverige och Norden ska lyckas bli en ledande aktör kommer det enligt motionären att under uppbyggnadsperioden bl.a. behövas statlig upphandling och ett strategiskt forsknings- och utvecklingsprogram för elflygsbranschen.

Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S) framhåller i motion 2020/21:1634 vikten av utveckling av elflyg. Med elflyg kan enligt motionärerna den svenska flygkartan ritas om och tillgängligheten öka i hela Sverige. Exempelvis pekar motionärerna på att elflyg kan möjliggöra direktflyg mellan orter där man nu måste byta plan på Arlanda.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2044 yrkande 16 vikten av elflyg. Enligt motionärerna bör regeringen ge Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Energimyndigheten ett gemensamt uppdrag att analysera förutsättningarna för introduktion av elflyg i Sverige, utreda förutsättningarna för en innovationsupphandling av elflyg för upphandlade linjer med trafikplikt samt överväga ett nationellt mål för elflyg.

Anders Åkesson m.fl. (C) påtalar i kommittémotion 2020/21:3171 yrkande 12 att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040 och avser att befrämja innovationer till detta mål som projektet Elektrisk lufttransport i Sverige (Elise). Enligt motionärerna behövs forskning kring tekniska lösningar för att ställa om och effektivisera flygsektorn. Motionärerna vill vidare i samma motion yrkande 14 och kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 16 att Sverige ska ta fram en nationell elflygstrategi. Motionärerna pekar på att den svenska flygstrategi som regeringen antog 2017 endast summariskt behandlar elflyg. Enligt motionärerna krävs ett större statligt engagemang för att tillvarata elflygets fulla potential.

Helena Gellerman m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 31 vikten av att se över elflygets behov av infrastruktur och att dess påverkan på flygplatsstrategin bör ses över. Enligt motionärerna är detta viktiga områden att lägga fokus på och de välkomnar därför att regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att göra en översiktlig analys av lämpliga åtgärder för att främja utveckling och en övergång till en större användning av helt eller delvis eldrivna flygplan. Motionärerna konstaterar att uppdraget till Trafikanalys är en del av det s.k. januariavtalet och ingår som en del i att minska flygets klimatpåverkan.

Helena Gellerman m.fl. (L) vill i kommittémotion 2020/21:3245 yrkande 4 att elflygets behov av infrastruktur inkluderas i den kommande flygstrategin. Motionärerna pekar på att utvecklingen inom batteritekniken är den största begränsande faktorn och att elflyget därför kommer att begränsas under överskådlig tid vad gäller passagerarantal och räckvidd. Detta gör elflyget

mest intressant för tät trafik mellan större inrikes destinationer eller för glesare trafik till mindre orter. Enligt motionärerna är det mot den bakgrunden av stor vikt att regeringens strategi för landets flygplatser tar hänsyn till elflygets behov.

Utskottets ställningstagande

Infrastrukturministern pekade i ett pressmeddelande från januari 2020 på att utvecklingen av elflygplan kan vara en viktig del i att minska flygets klimatpåverkan och bidra till transportsektorns omställning. Ministern pekade på att flyget behövs för ett exportberoende land som Sverige men att det måste ställa om och att det därför är viktigt att hitta klimatsmarta lösningar som exempelvis eldrivna flygplan. Utskottet delar denna uppfattning och ser därför positivt på att Trafikanalys i januari 2020 fick regeringens uppdrag att göra en översiktlig analys av lämpliga åtgärder för att främja utveckling och en övergång till en större användning av helt eller delvis eldrivna flygplan. Uppdraget till Trafikanalys är en del av den sakpolitiska överenskommelsen mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna. Uppdraget har innefattat att ta fram kunskapsunderlag som bl.a. beskriver kapaciteten hos de eldrivna flygplan som utvecklas samt översiktligt analysera vilka åtgärder som skulle kunna vara lämpliga att genomföra för att främja utvecklingen och övergången till en större användning av elflygplan. I uppdraget har ingått att beskriva vilka typer av helt eller delvis eldrivna flygplan som finns eller utvecklas i dag, tänkbara framtidsscenarier och styrmedel som andra länder har infört för att stimulera utveckling på området. Trafikanalys redovisade i oktober 2020 rapporten *Elflyg – början på en spännande resa – redovisning av ett regeringsuppdrag* (rapport 2020:12). I rapporten konstateras att flygets klimatpåverkan behöver minska för att målen inom klimatområdet ska nås och att elflyg kan vara en del av lösningen på sikt. Av rapporten framgår bl.a. följande:

- Utvecklingen av elektriskt drivna flygplan är i ett inledningsskede och segmentet för elflyg på kort sikt är en mycket liten del av flygmarknaden. Det första elektrifierade flygplanet certifierades av den europeiska luftfartssäkerhetsbyrån Easa under 2020. Detta flygplan är liksom övriga plan som flugit med elektrisk framdrivning ett mindre plan. Enligt de företag som utvecklar eldrivna passagerarplan dröjer det cirka fem år innan sådana kan vara tillgängliga för passagerartrafik.
- Den första generationen elflyg för passagerartrafik kommer att vara plan för högst 19 passagerare med en begränsad räckvidd. År 2019 svarade trafik med plan i den storleksklassen för 2 procent av flygningarna under 40 mil inom Sverige och för knappt 1 procent av de totala koldioxidutsläppen från inrikesflyget. Därmed konstaterar Trafikanalys att elflyg inte löser luftfartens klimatproblem men att det på sikt tillsammans med andra åtgärder kan bidra till lösningen.

- Elflygplan väntas innebära sänkta driftskostnader som kan medföra att nya linjer etableras. Det ger positiva effekter på såväl tillgänglighet som företagens konkurrenskraft. Framför allt gäller det för linjer som går över hav eller områden med dåliga tåg- eller vägförbindelser. Trafikanalys konstaterar dock att den marknad som elflygen ska etablera sig på hade ekonomiska svårigheter redan före covid-19-pandemin, att de mindre flygplatserna har haft det svårt att klara sig utan stöd från stat och kommuner och att ytterligare åtgärder därför krävs för att stödja introduktionen av elflyg.
- När det gäller lämpliga åtgärder för att främja introduktionen av helt eller delvis eldrivna flygplan finns det redan styrmedel som ger incitament att investera i elflyg eller andra alternativa tekniker som minskar utsläppen av koldioxid. Trafikanalys rekommenderar att flera styrmedel övervägs och att ett styrmedelspaket, liknande det i Norge, utformas för att skynda på introduktionen av elflyg för att därigenom, potentiellt, sänka luftfartens klimatutsläpp. I det norska programmet finns konkreta tidssatta mål kombinerat med åtgärder inom tre områden: forskning och innovation, riskavlastning vid introduktion av planen på marknaden och stöd till drift.
- Det har vuxit fram eldrivna flygande farkoster med annan utformning och delvis andra användningsområden än det traditionella flyget, t.ex. drönare, och det som utmärker dessa farkoster är att de utvecklas för en ny marknad av persontransporter. Möjligheterna att starta och landa vertikalt innebär en större flexibilitet för start- och målpunkter och behovet av investeringar i infrastruktur är därför ofta begränsat.

Trafikanalys rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet påminner om att regeringen i budgetpropositionen för 2020 aviserade tillsättandet av en elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet (prop. 2019/20:1 Förslag till statens budget för 2020, finansplan och skattefrågor). Utskottet välkomnar regeringens beslut i oktober 2020 om Elektrifieringskommissionens uppdrag (I2020/02592). Av uppdraget framgår att infrastrukturministern är ordförande i Elektrifieringskommissionen som är rådgivande till regeringen, och att kommissionen har regeringens uppdrag att påskynda elektrifieringen och bidra med förslag på åtgärder som den eller andra aktörer kan genomföra. Kommissionen ska i sitt arbete beakta såväl de av riksdagen beslutade transportpolitiska, näringspolitiska och energipolitiska målen som klimatmålen samt ha ett trafikslagsövergripande perspektiv där vikten av hög energieffektivitet i hela transportsystemet beaktas. Av uppdraget framgår bl.a. att kommissionen med utgångspunkt i det av Trafikanalys framtagna kunskapsunderlaget om eldrivna flygplan (dnr I2020/00185/US) kan identifiera åtgärdsområden där relevanta aktörer kan bidra för att främja utveckling och påskynda en övergång till en större användning av helt eller delvis eldrivna flygplan. Elektrifieringskommissionens uppdrag sträcker sig t.o.m. den 31 december 2022. Utskottet vill även peka på vad regeringen har

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

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

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

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

Mot bakgrund av de insatser som initierats för att påskynda utvecklingen och underlätta införandet av elflyg finner utskottet för närvarande inte anledning att ta ytterligare initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2020/21:296 (C), 2020/21:1634 (S), 2020/21:2044 (SD) yrkande 16, 2020/21:3171 (C) yrkandena 12 och 14, 2020/21:3172 (C) yrkande 16, 2020/21:3235 (L) yrkande 31 och 2020/21:3245 (L) yrkande 4.

Nordiskt samarbete om elflyg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om nordiskt samarbete om elflyg. Utskottet hänvisar bl.a. till den nordiska satsning på elflyg som initierats och till att det även har inletts andra gränsöverskridande projekt för utveckling av elflyg.

Jämför reservation 24 (M, SD, L).

Motionerna

Helena Gellerman m.fl. (L) påtalar i kommittémotion 2020/21:3245 yrkande 3 behovet av ett nordiskt samarbete för samordning av regelverk för att skapa en gemensam nordisk plattform för elflyg. Motionärerna pekar i sammanhanget på att det har bildats ett nordiskt samarbete, The Nordic Network for Electric Aviation (NEA), med syftet att standardisera eldriven infrastruktur inom Norden, utveckla affärsmodeller, skapa europeiska och globala nätverk samt utveckla elflygsteknologi som passar Nordens väder.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2020/21:3475 yrkande 13 behovet av att ta fram en strategi för att samverka kring elflyg i Norden. Enligt motionärerna blir en framtida satsning på ett fossilfritt inrikesflyg sannolikt både snabbare och billigare om Sverige på ett systematiskt sätt samarbetar med övriga nordiska länder. Motionärerna anser därför att regeringen skyndsamt bör initiera kontakter med de nordiska grannländerna i en gemensam ambition att skapa en elinfrastruktur som långsiktigt bidrar till att elflygplan kan utvecklas och till att en nordisk marknad med elflyg kan växa fram.

Utskottets ställningstagande:

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av att skapa goda förutsättningar för att utveckla elflyget i Sverige liksom att tillvarata möjligheter till samverkan med omvärlden inom detta område. Våra nordiska grannländer arbetar liksom Sverige redan med detta och det är enligt utskottets mening av stor betydelse att gemensamt verka för en fortsatt nordisk utveckling inom området.

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

arbete som rör en nordisk standard för elflygets infrastruktur, affärsmodeller för att koppla samman regioner, utveckling av teknik för nordiskt klimat och regionala flygfält och skapande av ett europeiskt och globalt samarbete kring elflyg. Arbetet projektleds av RISE. Mer information finns på fossilfreeaviation.com.

Utskottet vill även peka på att det därutöver också finns gränsöverskridande projekt för utveckling av elflyg. Som exempel kan nämnas att det i Östersund finns en testarena för elflyg som kallas Green Flyway och är gemensam med flygplatser i Norge. Det statliga bolaget Swedavia kommer att bidra med laddstationer för elflyg. Ett annat exempel är att AB Dalaflyg, Dala Airport AB och Fyrstad Flygplats AB har beviljats stöd från Klimatklivet för att installera laddstationer i ett projekt som innebär att ett nät av laddning byggs inom Dalaregionen, längs med västkusten och i Norge. Insatsen bidrar till att flygskolor och regionala flyg successivt kan växla över till eldrift och utbyggnaden av laddinfrastruktur beräknas vara färdig under 2021. Kvarkenrådet (ett av Nordiska ministerrådets officiella gränsregionala samarbetsorgan, som omfattar de tre österbottniska landskapen i Finland samt Västerbotten och Örnköldsvik i Sverige) har också tagit initiativ till elflygsprojektet Fair (Finding Innovations to Accelerate Implementation of Electric Regional Aviation), som ska arbeta med kunskapshöjning om elflygets regionala effekter, förbereda flygplatser för elflyg och utveckla nya innovativa produkter, tjänster och affärsmodeller för elflyg. Projektet pågår till juni 2022 och har en budget på 1 087 500 euro, varav EU finansierar 60 procent via programmet Interreg Botnia-Atlantica.

Mot bakgrund av att bl.a. ovan beskrivna insatser har inletts för att främja utvecklingen av elflyg i såväl Sverige som Norden finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2020/21:3245 (L) yrkande 3 och 2020/21:3475 (M) yrkande 13.

Ökad säkerhet vid flygresor

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 25 (SD) och 26 (KD).

Motionerna

Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD) anser i motion 2020/21:1011 att det bör utredas om det ska krävas en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare. Motionärerna pekar på att det utöver ett certifikat för

privatflygning med flygplan och 200 timmars flygtid i nuläget inte krävs att piloten har någon särskild behörighet för att flyga med fallskärmschoppare. Enligt motionärerna är detta en ordning som medför att det vilar ett orimligt stort ansvar på respektive fallskärmsklubb och Svenska Fallskärmsförbundet för hur verksamheten bedrivs och vilka färdigheter piloten har.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2044 yrkande 7 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 påtalar vidare i yrkande 9 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 och Storbritannien efter dess utträde ur EU. Vidare framhålls i yrkande 10 behovet av stärkta nykterhetskontroller på flygplatser. Enligt motionärerna har trenden med nykterhetskontroller inom flyget minskat. 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. Motionärerna föreslår i yrkande 12 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 13 en snabbtredning av möjligheten att öka minimistraffet i luftfartslagen. Den nuvarande luftfartslagen och luftfartsförordningen är enligt motionärerna inte tillräckligt långtgående och det behöver därför skyndsamt ses över vilka gärningar som ska anses straffbara.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) påtalar i kommittémotion 2020/21:2805 yrkande 5 behovet av att införa ett krav på alkoholtester för piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget. Motionärerna pekar på att det inte är möjligt för ett enskilt land att ha egna regler för kontroll av piloter och anser att Sverige därför bör verka inom den internationella flygorganisationen IATA för att skapa ett regelverk som möjliggör nykterhetskontroller av piloter vid flygningar till och från de länder som önskar detta.

Utskottets ställningstagande

Krav på utbildning för att flyga fallskärmshoppare

När det gäller motionsförslaget om krav på utbildning för att flyga fallskärmshoppare kan utskottet konstatera att Sverige inte har rådighet över de krav som ställs på piloter; det måste ske inom ramen för samarbetet med EU och Easa.

Utskottet vill dock i sammanhanget framhålla betydelsen av säkerhet vid alla luftfartstransporter och vikten av att det sker ett kontinuerligt arbete för att upprätthålla en mycket hög nivå. Transportstyrelsen, som är den svenska myndigheten med tillsynsansvar för bl.a. luftfarten, presenterade så sent som i januari 2021 en rapport om Transportstyrelsens säkerhetsöversikt för luftfart 2019. I rapporten redovisas att de som omkom och skadades allvarligt under 2019 uteslutande fanns inom fritidsverksamheten. Åtta fallskärmshoppare och deras pilot omkom i en olycka i Umeå i juli 2019. Med anledning av denna mycket tragiska olycka har Transportstyrelsen redovisat att man har fokuserat särskilt på säkerhetsarbetet inom privatflyget vid flygning med fallskärmshoppare. Utskottet välkomnar vad som redovisas i rapporten om att ett antal åtgärder har initierats i samverkan med Svenska Fallskärmsförbundet. I detta ingår bl.a. följande:

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

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

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

Utskottet anser att det är angeläget att detta gemensamma arbete fortgår för att därigenom minska riskerna för att nya olyckor ska inträffa. Mot bakgrund av pågående insatser finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2020/21:1011 (SD).

Luftfartsskydd samt brott mot luftfartslagen och brottsbalken

Utskottet kan konstatera att luftfartsskyddet och tillhörande regelverk i hög grad styrs av internationella regler, och som en följd av händelserna i USA i september 2001 tillkom också gemensamma bestämmelser inom EU. Det gemensamma EU-regelverket återfinns i dag i förordning (EG) nr 300/2008 och förordning (EU) nr 2015/1998. EU-regelverket uppdateras kontinuerligt.

Luftfartsskydd, eller security som det heter på engelska, handlar om de åtgärder som syftar till att förhindra kriminella och olagliga handlingar riktade mot flyget. Målet för luftfartsskyddet är att skydda passagerare, besättning, markpersonal, allmänhet och egendom från olagliga handlingar. Med olagliga handlingar avses t.ex. brottsliga angrepp såsom sabotage, kapningar och gisslantagningar.

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

I 5 kap. luftfartslagen (2010:500) finns regler som rör luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord. Den nu gällande luftfartslagen infördes 2010 och ersatte då en tidigare luftfartslag (1957:297) (prop. 2009/10:95, bet. 2009/10:CU15, rskr. 2009/10:295). Genom den nya lagen infördes bl.a. nya regler som innebar att den passagerare som inte rättar sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Även med de tidigare reglerna var det straffbart att inte rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord, men straffet var då begränsat till böter. De nya reglerna innebar därmed en skärpning. Som skäl för förslaget pekade regeringen bl.a. på att flygföretag såväl nationellt som internationellt fått ökade problem med s.k. oreglerliga passagerare ombord på sina luftfartyg. Regeringen pekade vidare på att begreppet oreglerliga passagerare innefattar en rad olika beteenden samt att sådana passagerare i vissa fall kan utgöra en allvarlig fara för flygsäkerheten och luftfartsskyddet då de genom sitt beteende kan dra till sig så mycket av kabinpersonalens uppmärksamhet att andra incidenter inte

observeras eller kan hanteras på ett snabbt och bra sätt, vilket därigenom kan orsaka ett tillbud eller en olycka. Regeringen redovisade vidare 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 oregleriga 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. I 13 kap. 4 § 10 luftfartslagen finns regler om att passagerare som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte åtlyder 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.

Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2020/21:2044 (SD) yrkandena 7, 9, 12 och 13.

Alkoholtester av piloter och besättningspersonal

Utskottet har behandlat frågor om alkoholkontroller inom luftfarten vid ett flertal tidigare tillfällen, senast våren 2020 (bet. 2019/20:TU12). Utskottet vill liksom tidigare framhålla vikten av att Sverige fortsätter att värna om en hög flygsäkerhetsnivå och att det på såväl nationell som internationell nivå säkerställs att piloter inte är onyktra i samband med flygningar.

Utskottet vill peka på att 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 alltså sikte på flyg från andra länder då 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 i rampinspektionerna. Regeringen införde också en bestämmelse om att Polismyndigheten ska lämna uppgifter om resultatet av alkoholkontrollerna vid rampinspektionerna till Transportstyrelsen.

Utskottet vill framhålla vikten av att Sverige fortsätter att vara pådrivande i flygsäkerhetsfrågor och att det på såväl nationell som internationell nivå säkerställs att piloter inte är onyktra i samband med flygningar. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker

därmed motionerna 2020/21:2044 (SD) yrkande 10 och 2020/21:2805 (KD) yrkande 5.

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 27 (SD).

Motionerna

Dennis Dioukarev (SD) framhåller i motion 2020/21:547 behovet av att installera vattenpåfyllningsstationer inne på statligt ägda flygplatser i Sverige. Motionären pekar på att restauranger och servicebutiker på flygplatser tar ut höga priser för mat och vatten och att detta innebär höga kostnader för familjer. Motionären anser att Swedavia bör åläggas direktiv att tillhandahålla påfyllningsfontäner så att resenärerna får möjlighet att ta med tomma plastflaskor genom säkerhetskontrollerna för att sedan fylla på dessa inne på flygplatsen.

Robert Hannah och Arman Teimouri (båda L) föreslår i motion 2020/21:1513 att namnet på Arlanda Airport ändras till Raoul Wallenberg Airport. Motionärerna pekar på att Raoul Wallenbergs hjältemod hedras på olika sätt globalt och att få svenskar ha haft en så stor betydelse genom sina gärningar. Motionärerna pekar vidare på att många länder hedrar sina mest förtjänstfulla medborgare genom att döpa viktiga flygplatser efter dem och att ett namn på en flygplats blir välkänt av allmänheten.

Robert Hannah (L) föreslår i motion 2020/21:1522 att Landvetter flygplats döps om till Landvetter Torgny Segerstedt flygplats (Airport). Motionären pekar på att Torgny Segerstedt, som levde i Göteborg, bedrev en kamp mot nazismen och att hans livsverk är enastående och förtjänar att kommas ihåg. Enligt motionären skulle ett namnbyte till Landvetter Torgny Segerstedt flygplats bli en tydlig internationell symbol för en välkomnande stad som står öppen för världen och som kämpar mot alla former av förtryck.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2044 yrkande 8 att arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap. Motionärerna vill 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. Enligt motionärerna ska därför uniformer för personal som arbetar på statliga flygplatser utformas neutralt, men även med betoning på säkerhet, öppenhet och igenkännbarhet för kollegor och resenärer

Utskottets ställningstagande

Möjlighet att fylla på vatten på flygplatser

Det statliga bolaget Swedavia bildades 2010 och driver och utvecklar tio flygplatser som bildar det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. När det gäller möjligheten att fylla på vatten på Swedavias flygplatser har utskottet fått uppgift från bolaget om att det på Arlanda sedan ungefär ett och ett halvt år tillbaka finns ett tiotal särskilda, tillgänglighetsanpassade, vattenstationer i terminalerna som resenärerna passerar på väg ut till gatorna. På Swedavias övriga flygplatser finns det antingen en vattenkran efter att resenärerna har passerat säkerhetskontrollen eller möjlighet att fylla på vatten inne på toaletterna. Utskottet finner därför inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2020/21:547 (SD).

Byte av namn på flygplatser

Utskottet har återkommande behandlat motioner om byte av namn på svenska flygplatser och utskottet har då avstyrkt sådana motionsförslag, senast våren 2020 (bet. 2019/20:TU12). Utskottet kan liksom tidigare konstatera att internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn. Utskottet kan i sammanhanget även påminna om att Swedavia, i egenskap av ägare till flygplatsen, har att göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till verkets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. Utskottet vill liksom tidigare också peka på att en flygplats namn ofta är ett starkt varumärke kopplat till destinationen och att ett byte av ett känt och inarbetat varumärke måste vara väl genomtänkt och affärsmässigt. Vidare påtalar utskottet åter att flygresenärer inte reser till en flygplats utan till en destination. Människor i världen har generellt en begränsad geografisk kunskap som sträcker sig till att eventuellt känna till världens länder och huvudstäder och andra viktiga städer. Sverige och Stockholm ligger ur ett globalt perspektiv i periferin. Namnet på en flygplats bör beskriva var flygplatsen ligger både för människor i andra länder (Stockholm/Göteborg) och för svenskar (Arlanda/Landvetter) och vad det är för verksamhet och funktion, både i Sverige och utomlands (Airport). Risken finns att Stockholm och Göteborg inte är tillräckligt internationellt välkända för att de flygplatserna ska klara av att bära ett personnamn och ändå vara välkända som destinationernas flygplats.

Utskottet har även tidigare lyft fram kostnadsaspekter på namnbyten och pekat på att det skulle innebära omfattande kostnader att byta ut namnet i bl.a. datasystem, material och skyltar och att sådana kostnader även skulle drabba utomstående parter som lokaltrafiken, SJ och Trafikverket. Det skulle också krävas omfattande resurser att marknadsföra ett nytt namn. Namnbyten riskerar alltså att innebära ökade avgifter och att Swedavia förlorar det kapitalvärde som har byggts upp i varumärkena Arlanda och Landvetter under många år. Mot bakgrund av vad som här har anförts och att utskottet inte har

ändrat uppfattning i frågan avstyrker utskottet motionerna 2020/21:1513 (L) och 2020/21:1522 (L).

Arbetsuniformer

Med anledning av motionsförslaget om arbetsuniformer på statliga flygplatser vill utskottet inledningsvis peka på att det i Sverige inte finns några allmänna regler om arbetstagares arbetskläder i lag utöver att det finns viss skyldighet att bära skyddsutrustning enligt 2 kap. 7 § arbetsmiljölagen och att det inom vissa offentliga tjänster finns skyldighet att bära uniform.

Utskottet noterar att det statliga bolaget Swedavia som äger, driver och utvecklar ett tiotal flygplatser i landet 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 välkommande, 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. Utskottet finner inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2020/21:2044 (SD) yrkande 8.

Helikopter i glesbygd

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om Transportstyrelsens resurser och en plan för AXG-projektet som omfattar helikoptertransporter av skadade personer i extrem glesbygd. Utskottet hänvisar till styrningen av statliga myndigheter samt den årliga anslags-tilldelningen. Utskottet hänvisar vidare till gällande EU-regler med tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift.

Bakgrund

Helikopterbranschen består till stor del av mindre operatörer. Dessa använder oftast enmotoriga helikoptrar, men några har tvåmotoriga helikoptrar som utför transport av passagerare och specialiserad flygverksamhet. Vissa större operatörer har enbart tvåmotoriga helikoptrar som utför ambulansverksamhet, sjöräddning och polisverksamhet.

Kommersiell luftfart får utföras med olika ”tillståndstyper”, med olika krav på säkerhetsnivåer.

- Specialiserad flygverksamhet (SPO) innebär att inga passagerare, inget gods och ingen post får tas med i luftfartyget. Luftfartyget används som

”verktyg”. Regelverket skyddar i första hand tredje man och egendom på marken. Vid SPO-verksamhet förväntas piloter och besättningsmedlemmar vara införstådda med och utbildade för att acceptera en högre risknivå. Regelverket tillåter därför flygning över ogästvänlig terräng (terräng där en säker nödlandning inte kan förväntas utföras) utan att några särskilda säkerhetshöjande åtgärder vidtas.

- Kommersiell lufttransport (CAT) innefattar transport av passagerare, gods och post. Regelverket skyddar, förutom tredje man och egendom på marken, även passagerare och gods ombord. CAT-flygning får inte utföras av en helikopter i prestandaklass 3, dvs. en enmotorig helikopter, över ogästvänlig terräng.
- HEMS-flygning (en särskild CAT-verksamhet) innefattar flygning med helikopter enligt ett ambulansflygtillstånd och syftar till att i ett nödläge ge medicinsk assistans då omedelbar och snabb transport är absolut nödvändig. Detta sker genom att medföra medicinsk personal, medicinska förnödenheter såsom utrustning, blod, organ och läkemedel samt sjuka eller skadade personer och/eller andra direkt involverade personer. HEMS-flygning får inte utföras av enmotorig helikopter över ogästvänlig terräng, dvs. terräng där en säker nödlandning inte kan förväntas utföras under 3 000 meter över havet. HEMS-flygning med enmotorig helikopter kan därmed bara utföras om man inte flyger över ogästvänlig terräng.

Akutsjukvård i extrem glesbygd (AXG) startade 2011 och i projektet ingår Region Västerbotten, Region Jämtland Härjedalen och Region Norrbotten. AXG syftar till att skapa trygghet för personer som vistas i extrem glesbygd. Målen är att i väglöst land öka förmågan att ge första hjälpen, ge adekvat vård i avvaktan på avancerad ambulanssjukvård samt utföra sjuktransport till närmaste ambulans eller läkare. En väsentlig del av modellen handlar om att utbilda lekmän i första hjälpen samt säkerställa tillgång till relevant utrustning.

Motionen

Isak From och Helén Pettersson (båda S) framför i motion 2020/21:1819 yrkande 3 att Transportstyrelsen i samråd med sjukvårdsansvariga regioner bör ges i uppdrag att ta fram en plan för hur AXG-projektet ska komma igång, t.ex. genom en annan regeltolkning eller avgränsning av AXG-projektet. Motionärerna pekar på att projektet sjösattes 2011 men inte har använts som det var tänkt eftersom Transportstyrelsen som ansvarig myndighet för luftfartsregelverket gör en regeltolkning av EU-rätten som inte tillåts omfatta projektet. Grundtanken med AXG-projektet är enligt motionärerna att erbjuda en mycket god möjlighet att transportera och bistå lättare skadade personer från fjället med helikopter i stället för t.ex. en riskfylld och tidskrävande marktransport. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 4 vikten av att Transportstyrelsen har tillräckliga resurser och tillräcklig bemanning för att hantera ärenden inom rimlig tid samt för att möta branschens behov av råd och vägledning. Enligt motionärerna är det väl känt att Easas regelverk är

administrativt betungande för helikopterbranschen och att stora resurser krävs för att uppfylla alla krav, vilket utgör en utmaning för både branschen och Transportstyrelsen. Motionärerna menar att det är helt centralt med god bemanning för att säkerställa kvalitet och en rimlig arbetsbörda för handläggarna på Transportstyrelsen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2013 anges regler om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

När det gäller yrkandet om att ta fram en plan för hur AXG-projektet ska komma igång, t.ex. genom en annan regeltolkning eller avgränsning av AXG-projektet, har utskottet inhämtat information från Transportstyrelsen om att myndigheten har sagt nej till HEMS-transporter med helikopter om inte operatören har ett s.k. HEMS-tillstånd. Transportstyrelsen har samtidigt pekat på att några helikopteroperatörer under det senaste året har tagit in tvåmotoriga helikoptrar, vilket kan underlätta för framtida HEMS-operationer. Vidare finns det ytterligare en operatör som har ansökt om tillstånd till HEMS-operationer med enmotoriga helikoptrar (för dagoperationer, då de inte får flyga över områden där det inte går att utföra säker nödlandning osv.). Enligt Transportstyrelsen kommer förhoppningsvis fler aktörer att ansöka om HEMS-tillstånd. Transportstyrelsen framhåller samtidigt att myndigheten inte kan ändra på regler eller göra egna tolkningar och pekar på att detta bl.a. framgår av proposition 2012/13:165 där det anges att EG-domstolen kan komma att underkänna ett sådant arrangemang ("frikostiga tolkningar") om det innebär att en medlemsstat försöker kringgå eller undgå att omfattas av gemenskapsregler. Utskottet har ingen annan uppfattning i frågan.

När det gäller Transportstyrelsens resurser och bemanning för att hantera ärenden kan utskottet konstatera att riksdagen årligen beslutar om anslags-tilldelningen till bl.a. de statliga myndigheterna. För 2021 har anslaget 1:12 Transportstyrelsen, som bl.a. får användas för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter, tilldelats 2 233 miljoner kronor. Utskottet påminner också om att Transportstyrelsen även utför uppgifter som är avgiftsfinansierade. Utskottet vill vidare understryka att Transportstyrelsen liksom övriga svenska myndigheter är självständig och att ministrarna inte får lägga sig i hur en myndighet t.ex. tillämpar en lag. Utskottet vill vidare peka på att Transportstyrelsen leds av en generaldirektör som utses av regeringen och att myndigheten i likhet med andra statliga myndigheter arbetar på eget ansvar och utifrån de mål och riktlinjer och den budget som regeringen ger varje myndighet i dess årliga regleringsbrev.

Utskottet finner mot bakgrund av ovanstående inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2020/21:1819 (S) yrkandena 3 och 4.

Drönare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om drönare. Utskottet hänvisar bl.a. till att det den 1 januari 2021 infördes nya regler för drönare som är gemensamma inom hela EU och syftar till att underlätta utvecklingen av drönare och samtidigt behålla den höga säkerheten i takt med att trafiken ökar. Utskottet pekar även på att Transportstyrelsen nyligen har presenterat en rapport med nulägesbeskrivning samt en analys kring utvecklingsområden för användningen av drönare.

Jämför reservation 28 (SD) och 29 (KD).

Bakgrund

Den vanligaste benämningen på obemannade luftfartyg som kan flyga av sig själva eller fjärrstyras av en förare på en annan plats är i dag drönare. Den som flyger en drönare är skyldig att följa de lagar och föreskrifter som gäller för all luftfart. Det finns restriktionsområden i Sverige över t.ex. fängelser, kärnkraftverk, naturområden och militära områden. För att flyga inom dessa områden gäller särskilda villkor, och ofta kan ett särskilt tillstånd krävas.

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.

Riksdagen riktade i mars 2017 ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten (bet. 2016/17:TU10, rskr. 2016/17:185).

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) påtalar i kommittémotion 2020/21:2044 yrkande 14 behovet av att utreda och underlätta för drönare. Motionärerna pekar på att kostnaderna för leveranser till svåråtkomliga platser kan minskas genom användning av drönare. Vidare kan drönare med fördel användas vid gränsbevakning eller för att övervaka och upptäcka skogsbränder. Enligt motionärerna är det därför angeläget att regeringen utreder var i landet drönare kan göra mest nytta. En utredning kan även peka ut eventuella undantag som underlättar försök med olika drönartransporter samt övervakningsflyg.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2805 yrkande 13 att de straffrättsliga påföljderna för brott mot luftfartslagen ses

över med utgångspunkt från brittisk lagstiftning. Motionärerna pekar på att det under de senaste åren har rapporterats flera allvarliga incidenter med drönare i skyddade luftrum i Sverige och att detta har inneburit stora olycksrisker, förseningar och ekonomiska förluster för flygbolagen. Ägare och piloter till drönare som flyger i fredad zon och därmed begår luftfartsbrott kan i dag få påföljder om böter eller fängelse i upp till sex månader och vid grovt brott få fängelse i upp till två år. Motionärerna pekar på att brittisk lag identifierar de auktoriserade flygningarna som ett brott med upp till fem år som påföljd.

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 regeringen i juli 2018 gav Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram ett underlag om obemannade luftfartyg, dvs. drönare. Transportstyrelsen presenterade i juni 2019 en slutrapport som innehöll en fakta- och nulägesbeskrivning av användningen av drönare i Sverige samt en analys kring utvecklingsområden för att möjliggöra en fortsatt utveckling och användning av drönare. Av Transportstyrelsens rapport framgår att det pågår ett omfattande arbete ute i landet där bl.a. räddningstjänster använder sig av drönare, liksom kommuner, Lantmäteriet och polisen. Enligt uppgift från Transportstyrelsen pågår för närvarande olika typer av projekt som t.ex. innebär att drönare används som en plattform och bär olika sensorer eller last. Bland de pågående projekt där drönare används som plattform kan nämnas drönare som flyger hjärtstartare i Göteborg. Det förekommer även projekt med en drönarplattform för olika sensorer som t.ex. kan detektera svavel från luftfartyg eller upptäcka oljeutsläpp. Ett annat projektområde är ett företag som monterat en s.k. lidar (ljusdetektion och avståndsmätning) för att mäta topografi och räkna ut virkesvolym. 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.

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

- Det behövs särskilt tillstånd för att få flyga utom synhåll och högre än 120 meter över marken, utom när man flyger över ett hinder.

- Man får inte flyga på ett sätt som utgör en risk för andra luftfartyg, människor, djur, miljö eller egendom.

Vid all flygning med drönare måste det finnas en ansvarig operatör, en s.k. drönaroperatör, som ansvarar för att flygningen genomförs på ett säkert sätt och att fjärrpiloten som utför flygningen har rätt kompetens. Operatören ska registrera sig hos Transportstyrelsen och kan vara antingen en person eller ett företag. Vid registrering tilldelas operatören ett specifikt s.k. operatörs-id, och drönare som kräver operatörsregistrering ska alltid vara märkta och programmerade med detta när det är möjligt. En operatör kan ansvara för flera fjärrpiloter. För drönarflygningar inom kontrollerad luft (luftrummet vid flygplatser) krävs tillstånd från flygtrafikledningen. För drönarflygningar i restriktionsområden med förbud eller inskränkningar av luftfart krävs tillstånd från Transportstyrelsen.

När det gäller straffrättsliga påföljder för brott mot luftfartslagen finns ansvarsbestämmelser i luftfartslagen som anger att den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara döms för vårdslöshet i flygtrafik till böter eller fängelse i högst sex månader. Är brottet grovt döms till fängelse i högst två år. Även drönare är luftfartyg som omfattas av bestämmelsen. Enligt uppgift från Regeringskansliet är det inte aktuellt med någon översyn av luftfartslagen på det sätt som efterfrågas i motionen. Däremot pågår det ett arbete med straffbestämmelser kopplade till de nya EU-reglerna för drönare. Utskottet välkomnar detta mot bakgrund av att det finns problem med otillåten användning av drönare.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inte anledning att ta något initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2020/21:2044 (SD) yrkande 14 och 2020/21:2805 (KD) yrkande 13.

Reservationer

1. Miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget, punkt 1 (M, KD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2011:866) om flygplatsavgifter med den ändringen att lagen ska träda i kraft den 1 juli 2022.

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3927 av Maria Stockhaus m.fl. (M),

bifaller delvis proposition 2020/21:154 och motion

2020/21:3966 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) och

avslår motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 67,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 25,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 16 och

2020/21:3893 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD).

Ställningstagande

Vi anser att differentierade start- och landningsavgifter kan bidra till ett långsiktigt hållbart flyglyft och vi har därför återkommande motionerat om detta till riksdagen. Vi ställer oss därför bakom föreslagen ändring i lagen (2011:866) om flygplatsavgifter.

Vi vill samtidigt understryka att flygbranschen för närvarande befinner sig i en djup akut kris och därför behöver tid att förbereda sig och ställa om. Vi noterar regeringens konstaterande att effekterna av covid-19-pandemin skapar osäkerhet vad gäller passagerarrörelser och att detta kan påverka vilka flygplatser som omfattas av lagen om flygplatsavgifter. För att i någon mån lugna en orolig bransch bedömer regeringen att det i första hand är flygplatserna och flygbolagen som kommer att komma överens om differentiering och besluta om avgifter inom ramen för redan existerande samrådsförfarande. Vi kan samtidigt konstatera att under normala betingelser hade den tidpunkt som föreslås för lagens ikraftträdande, dvs. den 1 juli 2021, varit rimlig. Under krisens år 2021 är dock inget normalt och det sista flygbranschen behöver just nu är osäkerhet i form av nya hastigt beslutade och genomförda krav. Vi anser i stället att det svenska flyget behöver stöttning, initialt för att överleva, och långsiktigt rimliga förutsättningar att ställa om från fossilt till fossilfritt.

Mot bakgrund av att en hårt prövad flygbransch behöver mer rimliga möjligheter att planera för förändringen inom ramen för en trygg och säker process föreslår vi att riksdagen antar den föreslagna lagen om ändring i lagen (2011:866) om flygplatsavgifter med den ändringen att lagen ska träda i kraft den 1 juli 2022.

2. Miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget, punkt 1 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen bifaller motion

2020/21:3893 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) och

avslår proposition 2020/21:154 och motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 67,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 25,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 16,

2020/21:3927 av Maria Stockhaus m.fl. (M) och

2020/21:3966 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD).

Ställningstagande

Regeringen har överlämnat en proposition med förslag om att ge regeringen rätt att meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl. Bemyndigandet ska göra det möjligt att meddela föreskrifter om att det på vissa flygplatser ska vara obligatoriskt att ta hänsyn till miljö- och klimatstyrande effekter vid framtagandet av start- och landningsavgifter.

Vi ser stora problem med regeringens förslag. Även om den åtgärd som föreslås kan bidra till att minska miljö- och klimatpåverkan från luftfarten är de faktiska effekterna svåra att kvantifiera, i synnerhet sett ur ett globalt utsläppsperspektiv. Vi befarar också att förslaget kan leda till minskad tillgänglighet på vissa flygsträckor eftersom en del av de flygbolag eller flygplanstyper som trafikerar dessa skulle belastas med fördyrande start- och landningsavgifter. De flygbolag som har nya flygplansflottor kommer antagligen att kunna dra ekonomisk nytta av förslaget medan flygbolag med äldre flygplansflottor riskerar att drabbas av högre avgifter. Vi kan konstatera att detta är något som också skulle kunna fördröja vissa flygbolags omställning till miljövänligare flygplan, eftersom höjda avgifter i dag gör att de får svårare att ha råd att finansiera egna insatser för förnyelse och omställning till miljövänligare flygplan framöver. Som exempel på verksamheter som bedöms kunna få högre avgifter vill vi peka på det renodlade fraktflyget, trafik med allmän trafikplikt och trafik med affärsflyg med mindre luftfartyg. Vi anser att

detta skulle vara djupt olyckligt sett ur såväl ett näringspolitiskt som ett regionalpolitiskt perspektiv.

Även om det naturligtvis är positivt med åtgärder som rent allmänt gynnar nyare och renare flygaktörer bör enligt vår mening särskild hänsyn tas till att många flygbolag i dagsläget upplever svåra ekonomiska problem till följd av coronapandemin och att vissa bolag kan riskera konkurs om ytterligare avgifter införs i närtid. Vi anser även att det vore oklokt av Sverige att som första och enda land välja att på egen hand införa differentierade avgifter. Vi anser att det sannolikt hade varit mer fördelaktigt för både Sverige och miljön om motsvarande avgiftssystem hade införts i hela EU eller världen samtidigt. Det finns annars en risk för att flygbolag med sämre miljöprestanda i sin flotta väljer att landa i Köpenhamn eller Oslo Gardemoen i stället för på Landvetter eller Arlanda. Globalt sett blir utsläppen då desamma samtidigt som det skulle drabba svenska företag och resenärer negativt.

Vi anser mot denna bakgrund att riksdagen bör avslå proposition 2020/21:154 Miljöstyrande start- och landningsavgifter.

3. Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats, punkt 2 (S, V, MP)

av Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Jessica Thunander (V) och Lorentz Tovatt (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår utskottets förslag.

Ställningstagande

Vi anser inte att det finns skäl att rikta ett tillkännagivande till regeringen om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats. Vi anser därför att riksdagen bör avslå utskottets förslag till initiativ i frågan.

Vi utvecklar våra skäl för detta i våra särskilda yttranden 1 respektive 2.

4. Stöd till regionala flygplatser, punkt 4 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 7 och 14,
bifaller delvis motionerna

2020/21:242 av Eric Westroth (SD),

2020/21:894 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 5 och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och
avslår motionerna

2020/21:556 av Clara Aranda (SD) yrkandena 1 och 5,

2020/21:1084 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),

2020/21:1187 av Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M),

2020/21:1415 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1 och 2,

2020/21:1443 av Heléne Björklund (S),

2020/21:1761 av Camilla Waltersson Grönvall och Ann-Sofie Alm (båda M),

2020/21:1762 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2020/21:2146 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),

2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 8,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73 i denna del,

2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 13 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 29.

Ställningstagande

För att flyget ska kunna ställa om och bidra till jobb, trygghet och tillväxt i morgon anser vi att de svenska flygplatserna måste ges möjlighet att överleva i dag. Vi drev under våren 2020 frågan om stöd till det krisande flyget i hela Sverige. Dessvärre har vi kunnat se att regeringen valt att fortsätta att lämna flyget söder om Dalälven helt utan stöd. Vi menar att detta är ett hot mot tillväxt, trygghet och säkerhet eftersom flyget behövs över hela landet för jobb, företagande, sjuktransporter och som beredskapsflygplatser. Vi anser att alla de 27 icke-statliga flygplatser som flyger reguljärflyg ska få ett direktstöd med början 2021 och att regeringen skyndsamt bör säkerställa att så sker. Därmed vill vi framhålla behovet av fortsatta stödinsatser för de icke-statliga flygplatser som i dag flyger reguljärflyg.

De regionala flygplatserna brottas med stora ekonomiska problem och varje år tillförs därför kommunala och regionala skattemiljoner för att säkerställa deras fortsatta överlevnad. Vi vill peka på att de regionala flygplatserna inte bara är viktiga för jobb och tillväxt utan också nödvändiga ur ett säkerhets- och beredskapsperspektiv då de bl.a. används för ambulansflyg, polisverksamhet och kustbevakning. De regionala flygplatserna ägs och drivs nästan uteslutande av enskilda kommuner och saknar en gemensam huvudman. I fredstid har detta hittills inte varit någon större fråga, men i planeringen för ett stärkt civilt försvar blir frågan om ansvar och ledning viktig. Detta

handlar inte bara om det civila försvaret utan om hela totalförsvaret, då de regionala flygplatserna bidrar till försvarets förmåga att omgruppera och sprida luftstridskrafter. Givet allt detta anser vi att det är rimligt att Swedavia tar ett större ansvar än i dag för de regionala flygplatserna. Därför bör regeringen skyndsamt utreda frågan och presentera förslag till hur detta ska kunna ske.

5. Stöd till regionala flygplatser, punkt 4 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
 2020/21:242 av Eric Westroth (SD) och
 2020/21:556 av Clara Aranda (SD) yrkande 5,
 bifaller delvis motionerna
 2020/21:894 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),
 2020/21:1187 av Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M),
 2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 5,
 2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och
 2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14 och
 avslår motionerna
 2020/21:556 av Clara Aranda (SD) yrkande 1,
 2020/21:1084 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),
 2020/21:1415 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1 och 2,
 2020/21:1443 av Heléne Björklund (S),
 2020/21:1761 av Camilla Waltersson Grönvall och Ann-Sofie Alm (båda M),
 2020/21:1762 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),
 2020/21:2146 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),
 2020/21:2637 av Borian Åberg m.fl. (M) yrkande 8,
 2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73 i denna del,
 2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 13,
 2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 29 och
 2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att Sverige är ett stort och i jämförelse med övriga EU glesbefolkat land. Denna kombination gör att det till skillnad från många andra länder finns ett stort behov av flygtransporter i Sverige. Staten tog tidigare ett större ansvar för att hålla en flygplatsinfrastruktur i Sverige.

Tyvär har vi kunnat se att staten över tid har valt att avyttra flera flygplatser, varav många har hamnat i sin respektive, många gånger motvilliga, kommuns ägo. Vi har samtidigt kunnat se att staten har valt att behålla de mest frekvent trafikerade och mest lönsamma flygplatserna i statlig ägo. Vår uppfattning är dock att det borde ankomma på staten att ha en fungerande flyginfrastruktur och tillgänglighet för hela landet. Vi anser därmed att ett utökat och förutsägbart driftsstöd till de icke statligt ägda flygplatserna bör utredas.

Vi vill vidare peka på att de regionala flygplatserna bidrar till att skapa flygningar till statligt ägda Arlanda flygplats och Bromma flygplats. Samtidigt som mindre kommuner får kämpa med sina flygplatser omfördelas inte vinsterna till alla landets flygplatser. Vi vill därför peka på våra grannländer Norge och Finland där staten tar ett samlat ansvar och vinster fördelas till ländernas samtliga flygplatser. Vi menar att ett sådant system också borde utredas och prövas i Sverige. Vi anser att staten ska ta ett samlat ansvar för en riktstäckande fördelning av de statliga flygplatsernas vinster.

6. Stöd till regionala flygplatser, punkt 4 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 13,

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 5 och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17,

bifaller delvis motionerna

2020/21:556 av Clara Aranda (SD) yrkande 5 och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73 i denna del och avslår motionerna

2020/21:242 av Eric Westroth (SD),

2020/21:556 av Clara Aranda (SD) yrkande 1,

2020/21:894 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),

2020/21:1084 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),

2020/21:1187 av Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M),

2020/21:1415 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1 och 2,

2020/21:1443 av Heléne Björklund (S),

2020/21:1761 av Camilla Waltersson Grönvall och Ann-Sofie Alm (båda M),

2020/21:1762 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2020/21:2146 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),

2020/21:2637 av Borian Åberg m.fl. (M) yrkande 8,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 29 och

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 7 och 14.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att de regionala flygplatserna har stor betydelse som noder för person- och godstransporter och att de knyter samman Sverige för alla människor som ska resa. Flyget har en viktig roll i transportsystemet och behövs i likhet med vägar, järnvägar, sjöfart och it. De regionala flygplatserna är även betydelsefulla för trafiken till och från Swedavias flygplatser, men också för att skapa tillräcklig tillgänglighet i de delar av landet som ligger en bit från stambanestrukturen och där restiderna annars blir orimliga. Jag vill vidare peka på att landets trettioalet regionala flygplatser har stor betydelse för den svenska besöksnäringens möjligheter att växa utanför storstadskärnorna. Dessa flygplatser ägs i regel av de kommuner och regioner där de ligger och har under många år brottats med ekonomiska problem och riskerar nedläggning. Jag vill att staten i större utsträckning ska gå in med ekonomiska garantier och se till så att verksamheten fungerar. Jag har liksom många andra kunnat se att denna diskussion har blivit än mer relevant efter coronapandemin som slagit hårt mot flygtrafiken och därmed intäkterna till de regionala flygplatserna. Jag vill därmed framhålla behovet av att säkerställa de regionala flygplatserna så att de också framgent kan vara noder för att utveckla besöksnäringen i glesbygd.

Jag vill även understryka vikten av att staten skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke-statliga flygplatserna. Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjligheten för näringslivet att lätt ta sig till andra destinationer inom landet och vidare ut i världen. De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. När EU-kommissionen tidigare genomfört granskningar av en rad regionala flygplatser som får statsstöd har det rått osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Mot denna bakgrund anser jag att Swedavias vinstdelningsmodell bör utredas i syfte att stärka driftssäkerheten för regionala flygplatser.

7. Stöd till regionala flygplatser, punkt 4 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73 i denna del, bifaller delvis motion

2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 13 och avslår motionerna
2020/21:242 av Eric Westroth (SD),
2020/21:556 av Clara Aranda (SD) yrkandena 1 och 5,
2020/21:894 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),
2020/21:1084 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),
2020/21:1187 av Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M),
2020/21:1415 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1 och 2,
2020/21:1443 av Heléne Björklund (S),
2020/21:1761 av Camilla Waltersson Grönvall och Ann-Sofie Alm (båda M),
2020/21:1762 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),
2020/21:2146 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),
2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 8,
2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 5,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 29 och
2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 7 och 14.

Ställningstagande

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

8. Stöd till regionala flygplatser, punkt 4 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:1415 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1 och 2 samt
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 29,
bifaller delvis motion

2020/21:1762 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M) och avslår motionerna
2020/21:242 av Eric Westroth (SD),
2020/21:556 av Clara Aranda (SD) yrkandena 1 och 5,
2020/21:894 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),
2020/21:1084 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),
2020/21:1187 av Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M),
2020/21:1443 av Heléne Björklund (S),
2020/21:1761 av Camilla Waltersson Grönvall och Ann-Sofie Alm (båda M),
2020/21:2146 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),
2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 8,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73 i denna del,
2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C) yrkande 13,
2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 5,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och
2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 7 och 14.

Ställningstagande

De regionala flygplatserna står i dag inför stora utmaningar oaktat de som covid-19-pandemin har orsakat. Jag kan konstatera att människor och företag agerar globalt. Exempelvis behöver värmländska aktörer kunna resa snabbt till sin marknad i helt andra delar av världen, och internationella aktörer behöver snabbt och enkelt kunna komma direkt till Karlstad och resten av Värmland. När världen globaliseras är möjligheterna att bli global helt avgörande och landsbygden har därför ett lika stort behov av flygförbindelser som stockholmare, göteborgare, Londonbor och alla andra. Samma sak gäller för det omvända. Jag vill peka på att människor tenderar att åka dit det går att åka och att alla län behöver en god internationell tillgänglighet för att företagen ska kunna verka och växa. Samtidigt står regionala flygplatser inför stora utmaningar som bl.a. omfattande EU-regelverk, kostnadsdrivande ökande säkerhetskrav, underhåll och ensamt ansvarstagande för enskilda kommuner utöver annan kollektivtrafik och infrastruktur. Mot denna bakgrund vill jag framhålla behovet av att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation samt behovet av att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling och överlevnad.

9. Upphandlad flygtrafik, punkt 5 (KD, L)

av Magnus Jacobsson (KD) och Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:1415 av Arman Teimouri (L) yrkande 3,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 73 i denna del och 74,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 30 och

2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 12 och

avslår motionerna

2020/21:1262 av Malin Höglund (M),

2020/21:1594 av Patrik Engström m.fl. (S) och

2020/21:3518 av Roger Richthoff (SD).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att det i dag är staten som via Trafikverket upphandlar flygtrafik på vissa utpekade linjer som inte bedöms som intressanta för kommersiell flygtrafik. Däremot får inte regioner eller kommuner upphandla flyglinjer även om kraven för allmän trafikplikt i EU:s lufttrafikförordning är uppfyllda. Kommuner och regioner som äger lokala flygplatser har visserligen rätt att stödja dessa via ägartillskott, men vi anser att detta är en passiv form av stöd som har dålig effekt. I stället för denna typ av stöd borde kommuner och regioner få möjlighet att upphandla regional flygtrafik; flyg är en form av kollektivtrafik och det vore därför naturligt att den kan upphandlas regionalt. I andra delar av EU har såväl stat som regioner och kommuner möjlighet att fatta beslut om att upphandla flygtrafik, och vi anser att det är otillfredsställande att denna möjlighet saknas i Sverige, trots att vårt land är ett av de geografiskt mest utsträckta. Mot denna bakgrund anser vi att möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik bör ses över.

10. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 6 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:556 av Clara Aranda (SD) yrkandena 2 och 3 samt

avslår motionerna

2020/21:43 av Martina Johansson (C),

2020/21:492 av Lars Adaktusson (KD),

2020/21:917 av Fredrik Olovsson m.fl. (S),

2020/21:1415 av Arman Teimouri (L) yrkande 4,
2020/21:3156 av Linda Modig och Helena Lindahl (båda C) och
2020/21:3346 av Lotta Olsson m.fl. (M, KD, SD).

Ställningstagande

Våra regionala flygplatser utför flera viktiga insatser för samhället, alltifrån ambulanstransporter, sjöräddning, fjällräddning och brandspaning till att agera stöd till myndigheter. Vi anser att den typen av insatser borde kvalificera våra regionala flygplatser till beredskapsflygplatser. Mot den bakgrunden anser vi att samtliga regionala flygplatser med beredskapsverksamhet bör utses till beredskapsflygplatser liksom att de regionala flygplatserna ska få ersättning för all jourverksamhet.

11. Riksintresseflygplatser, punkt 7 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6.

Ställningstagande

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

12. Vissa andra frågor om flygtransportsystemet, punkt 8 (SD)

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

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 och
avslår motionerna

2020/21:556 av Clara Aranda (SD) yrkande 4,

2020/21:1896 av Hanna Westerén (S),

2020/21:3027 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 9 och

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

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

13. Vissa andra frågor om flygtransportsystemet, punkt 8 (C)

av Anders Åkesson (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 motion

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkandena 3 och 4 samt
avslår motionerna

2020/21:556 av Clara Aranda (SD) yrkande 4,

2020/21:1896 av Hanna Westerén (S),

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 och

2020/21:3027 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 9.

Ställningstagande

Under normal verksamhet kan sådana viktiga system som flygtrafikledning och säkerhetsverksamhet finansieras genom att avgifter kan tas ut för passagerar- och godstrafik via flygbolagen. Jag kan dessvärre konstatera att dessa intäkter faller till i princip noll i en kris. Eftersom säkerhet är helt grundläggande kommer flyget inte att kunna starta upp fullt ut om inte dessa

system är finansierade. Jag anser därför att staten bör ta ett större ansvar för att säkerställa att dessa system underhålls och driftsätts även om flygtrafiken är väldigt svag. För de statliga flygplatserna menar jag att detta innebär 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 säkerställa att verksamheten kan fungera. 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. Mot denna bakgrund anser jag 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. Jag vill vidare framhålla behovet av att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet avseende samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris.

14. Flygtrafikledning, punkt 9 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9.

Ställningstagande

Vi vill understryka betydelsen av att det finns en långsiktig tillgång på flygledare eftersom detta är viktigt för flygets utveckling. Det råder dessvärre i dag brist på flygledare. Till detta kommer att det även råder stor osäkerhet om huruvida flygledarfunktionen i framtiden kommer att kräva fysisk närvaro på flygplatsen eller om det med bibehållen säkerhet kommer att gå att sköta ledarskapet digitalt från annan ort. Vi anser därför att regeringen bör initiera en översyn kring hur utbildningsplatserna kan bli fler och värdera framtida digitala möjligheter. Därmed vill vi framhålla behovet av att långsiktigt säkerställa tillgången till flygledare.

15. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 10 (M, SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 28.

Ställningstagande

Då flygtrafiken under normala omständigheter växer för varje år anser vi att detta medför krav på en mer effektiv användning av luftrummet. I dag används det europeiska luftrummet på ett ineffektivt sätt, vilket innebär att det årligen uppstår höga kostnader till följd av detta. Vi vill peka på att EU:s program Single European Sky bidrar till ett effektivt och miljömässigt bättre användande av luftrummet genom att möjliggöra för ett gemensamt europeiskt luftrum där flygbolag kan frångå landsgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. På detta sätt skapas kortare väntetider i luften innan flygen kan landa. Genom att ha ett gemensamt luftrum skulle flygets utsläpp kunna minska med 10 till 12 procent. Vi anser att det är oroande att arbetet med att få systemet på plats drar ut på tiden och menar att genomförandet av Single European Sky i stället borde prioriteras. För att bl.a. minska utsläppen från flyget vill vi framhålla behovet av att driva på för ökad takt i genomförandet av Single European Sky.

16. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 11 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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 motionerna
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 26 och 27 samt
2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 12 samt
avslår motionerna

2020/21:502 av Jimmy Ståhl (SD) yrkande 2,
2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15,
2020/21:2943 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 3.2,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11,
2020/21:3290 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C) och
2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 3.

Ställningstagande

Sveriges riksdag har ställt sig bakom Miljövårdsberedningens förslag avseende målet om klimatneutralitet 2045. Vi kan konstatera att detta förutsätter ett hållbart flyglyft i form av tydligt formulerade mål och satsningar. Vi vill samtidigt peka på Norge som sedan ett drygt decennium tillbaka årligen satsar 100 miljoner kronor för att göra inrikesflyget fossilfritt. Vi kan konstatera att även Sverige har unika förutsättningar att tillverka biodrivmedel och att förutsättningarna för inrikesflyget att ställa om till fossilfritt genom elflyg och biodrivmedel sammantaget är mycket goda förutsatt att rätt politiska förutsättningar ges. Vi anser därför att regeringen bör tillsätta en utredning med uppdrag att formulera en tydlig långsiktig politisk ambition med mål och tidsplan för att skapa ett modernt hållbart flyg som bidrar till jobb och tillväxt. Utifrån detta vill vi framhålla behovet av ett hållbart flyglyft.

Det finns inte någon motsättning mellan en modern politik för klimat och hållbarhet och fortsatta satsningar på inrikesflyget. Vi vill peka på att flygets miljöpåverkan kan minska drastiskt de närmaste decennierna utan att det skadar jobb och tillväxt. Detta förutsätter dock att rätt politiska beslut fattas. Regeringen bör därför tillsätta en större utredning med uppgift att se över förutsättningarna för att svenskt inrikesflyg snabbt ska kunna ställa om från fossilt till fossilfritt bränsle. Därmed vill vi framhålla behovet av att göra svenskt inrikesflyg fossilfritt.

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

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

17. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 11 (SD)

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

2020/21:502 av Jimmy Ståhl (SD) yrkande 2 och

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15 och
avslår motionerna

2020/21:2943 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 3.2,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11,

2020/21:3290 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C),

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 26 och 27,

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 12 samt

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 3.

Ställningstagande

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

Flyget står inför stora klimatutmaningar och många kämpar hårt för att göra flyget fossilfritt. Vi kan samtidigt se att det är dyrt att göra flyget fossilfritt och att detta ställer stora krav på bl.a. bränslen. Flygindustrin säger själv att biobränslet inte kommer att räcka till alla plan och kostnaden för biobränsle är många gånger högre än för flygfotogen. Flyget tillsammans med flygplatserna arbetar ständigt med olika miljöförbättrande åtgärder för ett fossilfritt flyg, t.ex. förbättrad logistik och ruttoptimering. Om flygskatten inte avvecklas anser vi att den skatt som tas ut i form av flygskatt bör återinvesteras i ett grönare flyg.

18. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 11 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2943 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 3.2 och

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11 och

avslår motionerna

2020/21:502 av Jimmy Ståhl (SD) yrkande 2,

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15,

2020/21:3290 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C),

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 26 och 27,

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 12 samt

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 3.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att flyget måste bli bättre än i dag på att bekosta sin klimatpåverkan och minska sina utsläpp. Jag vill samtidigt understryka att principen att jaga utsläppen och inte transportererna även gäller för flyget. Det behövs en hållbar omställning av flygsektorn. För att höja omställningstempot i flygbranschen anser jag att det behövs åtgärder för att öka användningen av biojetbränsle och för att underlätta omställningen krävs att staten tar sitt ansvar och bidrar. Jag vill därför se mer forskning för en grön omställning av flyget, t.ex. kring tekniska lösningar för att ställa om och effektivisera flygsektorn.

Jag anser vidare att Norden bör vara ledande när det gäller fossilfritt flyg. Flera av de nordiska länderna har redan höga ambitioner när det gäller fossilfritt resande och detta bör tas till vara och utvecklas med gemensamma ansträngningar. Jag vill därför framhålla behovet av ökat nordiskt samarbete kring fossilfritt flyg.

19. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 11 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 3 och avslår motionerna

2020/21:502 av Jimmy Ståhl (SD) yrkande 2,

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15,

2020/21:2943 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 3.2,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11,

2020/21:3290 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C),

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 26 och 27 samt

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 12.

Ställningstagande

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

20. Internationell samverkan för minskad klimatpåverkan, punkt 12 (M, C, KD)

av Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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 motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16.2,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 17 och

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 15.

Ställningstagande

Klimathotet är globalt och kräver globala överenskommelser. Genom EU och ICAO kan ändamålsenliga åtgärder genomföras mot flygets klimatutsläpp. Att den internationella flygorganisationen ICAO enats om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg är positivt, men Sverige måste nu vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt levererar. Vi anser också att de delar av Chicagokonventionen, ICAO:s grunddokument från 1940-talet, som begränsar effektiva ekonomiska styrmedel för internationella klimatutsläpp från flyg behöver revideras.

Därmed anser vi att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt och verka för internationella överenskommelser i EU och FN för att skärpa klimatkraven på flygtrafiken. Sverige ska även vara pådrivande inom ICAO och EU för att säkerställa genomförande och efterlevnad av internationella avtal som syftar till att flyget i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan.

21. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 13 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16 och

2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4,

bifaller delvis motion

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 31 och

avslår motionerna

2020/21:296 av Lars Thomsson (C),

2020/21:1634 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 12 och 14 samt

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16.

Ställningstagande

Den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten Easa gav nyligen för första gången typcertifikat till ett elflygplan, vilket beskrivs som det första steget mot kommersiellt användande av planet. Vi finner detta mycket glädjande. Även om det finns vissa hinder för att i stor skala kunna konkurrera med den befintliga industrin menar vi att elflyget har stor potential och att forskningen gällande elflyg bör bevakas. Forskningen inom batterier och laddinfrastruktur

går framåt och när energiförhållandena mellan dagens bränsle och morgondagens batterier jämnas ut kommer elflyget att vara mer konkurrenskraftigt. Vi menar att detta på sikt kan gynna Sverige eftersom svensk elproduktion redan i dag är i stort sett fri från fossila utsläpp. Då eldriften är både klimatsmart och billigare än konventionell teknik skulle flyget i princip kunna trafikera andra linjer än de som i dag är kommersiellt gångbara. Vi anser mot denna bakgrund att regeringen bör ge Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Statens energimyndighet ett gemensamt uppdrag att analysera förutsättningarna för introduktion av elflyg i Sverige, utreda förutsättningarna för en innovationsupphandling av elflyg för upphandlade linjer med trafikpakt samt överväga ett nationellt mål för elflyg. Vi anser även att elflygets behov av infrastruktur bör inkluderas i den kommande flygplatsstrategin.

22. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 13 (C)

av Anders Åkesson (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 motionerna

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 12 och 14 samt

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16 och

avslår motionerna

2020/21:296 av Lars Thomsson (C),

2020/21:1634 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 31 och

2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4.

Ställningstagande

Jag anser att utvecklingen av elflyget har stor bäring på frågan om tillgänglighet i hela landet. Med mindre, eldrivna flygplan kommer nya resrutter att uppstå som inte varit aktuella med en traditionell flygplansflotta. Detta ger förutsättningar för att göra Sverige mer tillgängligt och utveckla landsbygden. Vidare måste miljö- och klimatpåverkan från flyget minska för att bidra till Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden utan att riskera tillgänglighetsmålet. Jag vill därför underlätta introduktionen av elflyg i Sverige. En snabb teknikutveckling sker just nu inom luftfarten där el- och hybridflyg kommer att finnas på marknaden inom några år. Jag anser dock att det krävs ett större statligt engagemang för att tillvarata elflygets fulla potential. I den flygstrategi som regeringen antog 2017 behandlas elflyg endast

summeriskt. Vidare saknar Sverige i dagsläget ett politiskt mål för elflyg, men ett sådant vore önskvärt för att accelerera omställningen inom näringslivet.

Jag anser att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040. Det är i detta syfte också angeläget att främja innovativa projekt på området, som exempelvis Elektrisk lufttransport i Sverige (Elise). För att Sverige inte ska tappa ytterligare mark krävs det att regeringen agerar. Därmed anser jag att Sverige bör införa en nationell elflygstrategi.

23. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 13 (L)

av Helena Gellerman (L).

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 motionerna

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 31 och

2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 4 och

avslår motionerna

2020/21:296 av Lars Thomsson (C),

2020/21:1634 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S),

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 16,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 12 och 14 samt

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att flyget behöver ställa om och att en elektrifiering av flygtrafik på korta avstånd är en mycket intressant utveckling som har potential att i grunden förändra hur flyget används. Förutom en klimatneutral drift erbjuder elflygplan en tystare flygtrafik. Elflygplanens lägre bullernivå gör också att det går att placera flygplatser närmare städer samtidigt som elflyget har potential att bli en ny svensk näringsgren. Jag kan samtidigt konstatera att utvecklingen inom batteritekniken är den största begränsande faktorn och att elflyg därför under överskådlig tid kommer att begränsas vad gäller passagerarantal och räckvidd. Detta gör elflyget mest intressant för tät trafik mellan större inrikesdestinationer eller för glesare trafik till mindre orter. Mot den bakgrunden anser jag att det är av stor vikt att regeringens strategi för landets flygplatser tar hänsyn till elflygets potential och inkluderar dess behov av infrastruktur. Jag vill vidare framhålla behovet av att stödja forskning och utveckling kring elflyg och att detta är viktiga områden att lägga ett ökat fokus på. Mot denna bakgrund välkomnar jag att regeringen i januari 2020 gav Trafikanalys i uppdrag att göra en översiktlig analys av lämpliga åtgärder för

att främja utveckling och en övergång till en större användning av helt eller delvis eldrivna flygplan. Uppdraget till Trafikanalys är framtaget i ett samarbete mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna och ingår som en del i att minska flygets klimatpåverkan. Därmed anser jag att elflygets behov av infrastruktur bör inkluderas i den kommande flygplatsstrategin.

24. Nordiskt samarbete om elflyg, punkt 14 (M, SD, L)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3 och

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13.

Ställningstagande

En framtida satsning på ett fossilfritt inrikesflyg blir sannolikt både snabbare och billigare om Sverige på ett systematiskt sätt samarbetar med övriga nordiska länder. Det är därför positivt med det nordiska samarbete som har bildats, The Nordic Network for Electric Aviation (NEA), med syftet att standardisera eldriven flyginfrastruktur inom Norden, utveckla affärsmodeller, skapa europeiska och globala nätverk samt utveckla elflygsteknologi som passar Nordens väder.

Vi anser samtidigt att regeringen bör utveckla ett samarbete med övriga nordiska länder så att regelverk samordnas för att skapa en gemensam nordisk plattform för elflyg. Det behövs en gemensam ambition att skapa en infrastruktur som långsiktigt bidrar till att elflygplan kan utvecklas och en nordisk marknad med elflyg kan växa fram. Därför anser vi att en strategi för att samverka kring elflyg i Norden behöver tas fram.

25. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 15 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 7, 9, 10, 12 och 13,
bifaller delvis motion

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 5 och
avslår motion

2020/21:1011 av Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av att öka tryggheten vid resande oavsett trafiksätt. Vi anser att det behövs ett omfattande säkerhetsarbete för att förebygga kapningar, attentat, triggerfaktorer samt nya typer av ideologisk brottslighet. Vidare behöver säkerheten ökas och nya rutiner införas för att underlätta resandet både inom och utanför Europa. Mot denna bakgrund vill vi understryka vikten av en trygg och säker flygindustri.

Det finns enligt vår mening ett behov av att förenkla resandet samtidigt som det är viktigt med ökad säkerhet. Detta gäller t.ex. direktlinjer från Arlanda flygplats, och kanske i extra hög utsträckning resor till USA samt Storbritannien efter dess utträde 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 behovet av ökad säkerhet på direktlinjer.

Vi vill vidare understryka att nykterhetskontroller är positivt oavsett transportslag. Regelbundna kontroller inom yrkestrafiken förhindrar olyckor men fungerar även proaktivt för piloter och övrig personal och genererar ökat förtroende för flygpersonal och flygbolag. Tyvärr är dock trenden inom flyget ett minskat antal nykterhetskontroller. Vi vill att resurserna till polisen ska utökas för ett ökat antal nykterhetskontroller i nära anslutning till flygplatser. Därmed föreslår vi att nykterhetskontrollerna på flygplatser stärks.

Vi har dessvärre kunnat se att den svenska flygindustrin 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 sätter sig över svensk lag och att det finns problem med att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt tydlig. Vi anser därför att luftfartslagen och luftfartsförordningen bör snabbutredas och förtydligas.

Vi anser slutligen att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt långtgående och att det skyndsamt bör göras en översyn av vilka gärningar som ska anses straffbara. Därmed anser vi att luftfartslagen och luftfartsförordningen behöver snabbutredas gällande möjligheten att öka minimistraftet i dessa lagar.

26. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 15 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 5,
bifaller delvis motion

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10 och
avslår motionerna

2020/21:1011 av Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD) och
2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 7, 9, 12 och 13.

Ställningstagande

Det är mycket oroande att anställda på flyget vid flera tillfällen har ertappats med att vara alkoholpåverkade i tjänsten. Många passagerares liv riskeras därigenom eftersom risken för flygplansolyckor ökar. Jag anser att detta inte är acceptabelt. Jag kan samtidigt konstatera att det inte är möjligt för ett enskilt land att ha egna regler för kontroll av piloter. Sverige bör därför verka inom den internationella flygorganisationen IATA för att skapa ett regelverk som möjliggör nykterhetskontroller av piloter vid flygningar till och från de länder som önskar detta. För att säkerställa passagerarnas trygghet och säkerhet anser jag att det bör införas ett krav på alkoholtester för piloter och besättningspersonal vid ombord- och avstigning på flyget.

27. Vissa flygplatsrelaterade frågor, punkt 16 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 8 och
avslår motionerna

2020/21:547 av Dennis Dioukarev (SD),
2020/21:1513 av Robert Hannah och Arman Teimouri (båda L) och
2020/21:1522 av Robert Hannah (L).

Ställningstagande

Vi anser att flyget utöver resor och transporter har en viss särställning när det gäller att marknadsföra Sverige som turist-, handels- och industrination. Vi vill därför att personer som reser till och från Sverige ska bemötas med respekt och professionalism samt att arbetande personal på ett enkelt sätt ska kunna kännas igen utifrån både profession och identitet. Därför menar vi att uniformer för personal som arbetar på statliga flygplatser ska utformas neutralt, men även med betoning på säkerhet, öppenhet och igenkännbarhet för kollegor och resenärer. Mot denna bakgrund anser vi att arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap.

28. Drönare, punkt 18 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 och
avslår motion

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13.

Ställningstagande

Vi vill peka på att kostnaderna för leveranser till svåråtkomliga platser kan minskas om möjligheterna att använda drönare tas till vara och utnyttjas bättre. Drönare kan också med fördel nyttjas för övervakning, t.ex. för att upptäcka skogsbränder och 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 kan peka ut eventuella undantag som underlättar försök med olika drönartransporter samt övervakningsflyg. Utifrån detta vill vi framhålla behovet av att utreda och underlätta för drönare.

29. Drönare, punkt 18 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och avslår motion

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14.

Ställningstagande

Under de senaste åren har flera allvarliga incidenter med drönare rapporterats inom skyddade luftrum i Sverige. Detta har medfört stora risker för flygplansolyckor, svåra ekonomiska förluster för flygbolagen och förseningar för resenärer. Jag kan konstatera att det redan i dag är förbjudet att utan tillstånd flyga drönare inom en radie om fem kilometer kring en flygplats och att ägare och piloter till drönare som flyger i fredad zon därmed begår ett luftfartsbrott som kan ge bötespåföljd eller fängelse i upp till sex månader. Grovt brott kan ge upp till två års fängelse. Jag vill här peka på att flygplatserna Heathrow och Charles de Gaulle har installerat ett holografiskt radarsystem som snabbt identifierar drönare som utgör ett hot. Brittisk lag identifierar de oauktoriiserade flygningarna som ett brott som kan ge en påföljd på upp till fem års fängelse. Jag anser att det finns anledning att se över påföljderna och skärpa påföljderna i Sverige utifrån brittisk förebild.

Särskilda yttranden

1. Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats, punkt 2 (S, MP)

Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S) och Lorentz Tovatt (MP) anför:

När det gäller riksdagens tidigare tillkännagivande om att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats (bet. 2015/16:TU14, rskr. 2015/16:226) vill vi inledningsvis påminna om att en statlig samordnare har tillsatts och i april 2016 redovisade rapporten Mer flyg och bostäder. Rapporten har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Därefter har regeringen i enlighet med den nationella flygstrategin som beslutades i början av 2017 inrättat ett Arlandaråd som var verksamt till den sista mars 2019 och hade som syfte att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. Rådet var ett rådgivande organ för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för bl.a. myndigheter, statligt ägda bolag och offentlig sektor, näringslivet, intresseorganisationer, forskning och akademi. 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 samt finansiering, kostnader och samhällsekonomi.

När det gäller Bromma flygplats vill vi vidare peka på att Swedavia har ett avtal med Stockholms stad om att arrendera marken runt flygplatsen och att detta gäller som längst till 2038. Därmed har Bromma flygplats varken nu eller tidigare varit tänkt att finnas kvar på lång sikt och dess flygverksamhet kommer således att upphöra före utgången av 2038. Vi vill framhålla att det finns behov av att på ett bättre sätt tillvarata och använda den värdefulla mark som Bromma flygplats tar i anspråk för mer angelägna behov som finns när det gäller nya bostäder. Vidare innebär en tidigare stängning av Bromma flygplats positiva miljöeffekter som minskad bullerpåverkan för Stockholms befolkning. Vi vill även påminna om de säkerhetsrisker som finns relaterat till in- och utflygningar till en flygplats med lokalisering inom Sveriges mest tätbebyggda område. Vi anser därför att det är hög tid att se över framtiden för Bromma flygplats och finna långsiktigt hållbara lösningar för det framtida svenska resandet, inklusive flyget, som beaktar såväl de transportpolitiska målen som de miljömål som riksdagen har beslutat om.

Vi vill i sammanhanget också framhålla behovet av hållbarhetsperspektiv och långsiktighet i utvecklingen av transportsystemet. Det går inte längre att blunda för de stora mängder koldioxid som flygtrafiken släpper ut jämfört med andra mer klimatsmarta transportmedel som finns att tillgå, t.ex. tåg. Insikten om detta ökar hos många människor och har medfört en betydande minskning

av inrikesflyget i Sverige under de senaste åren. Vi kan konstatera att denna trend inleddes redan innan covid-19-pandemin bröt ut under 2020. Vår bedömning är att den ökade medvetenhet som kan ses bland många människor om flygets klimatpåverkan och betydelsen av att göra kloka miljöval vid resande innebär att denna trend kommer att hålla i sig även framöver.

Swedavia ombads vid den ägardialog som hölls den 23 juni 2020 att återkomma med en konsekvensanalys utifrån bolagets affärsmässiga perspektiv av ett eventuellt politiskt beslut att i förtid stänga Stockholm Bromma Airport. Swedavia redovisade den 14 september 2020 sina sammanfattande slutsatser från konsekvensanalysen och vi vill här påminna om att Swedavias bedömning givet den nya marknadssituationen är att det inte längre är affärsmässigt motiverat att driva Bromma vidare och att en konsolidering av flygtrafiken i Stockholmsregionen till Stockholm Arlanda Airport är möjlig. Vi kan konstatera att Swedavias bedömning gjordes med utgångspunkt från bolagets uppdrag att på ett affärsmässigt sätt bidra till att uppfylla de av riksdagen och regeringen beslutade transportpolitiska målen och att analysen strikt har utgått från bolagets affärsmässiga perspektiv och bedömningar om utvecklingen av flygmarknaden efter covid-19-pandemin. Vi vill vidare påminna om att Swedavia uttalat att en förtida stängning av flygplatsen kräver att ett politiskt beslut fattas med ett bredare samhällsperspektiv i beaktande och att en grundläggande förutsättning är att Stockholm Arlanda Airport får långsiktiga förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens utveckling och flygbranschens pågående klimatomställning. Vi vill vidare understryka att Swedavia i sin konsekvensanalys dragit slutsatsen att covid-19-pandemin i grunden har förändrat flygmarknaden på både kort och lång sikt och att Bromma under lång tid framöver kommer att ha ett betydande kapacitetsöverskott på grund av låga trafikvolymerna. Vi vill vidare peka på att Swedavia på kort sikt bedömer att den kommersiella flygtrafiken på Bromma kan inrymmas på Arlanda utan att några betydande ytterligare infrastrukturinvesteringar behöver tidigareläggas. På längre sikt krävs enligt Swedavias analys ytterligare satsningar på infrastruktur på och kring Arlanda oaktat om Bromma läggs ned i förtid eller inte. För att kunna fullfölja sitt tillgänglighetsuppdrag anger Swedavia att en grundläggande förutsättning är att Arlanda får långsiktiga förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens och samhällets behov och därutöver fortsatt kan fungera som katalysator för flygbranschens pågående klimatomställning. En positiv konsekvens som Swedavia pekar på är att en överföring av resenärer till Arlandas utbud av flygtrafik medför att resenärer som behöver transferera på Arlanda får förbättrade möjligheter jämfört med de som nu reser via Bromma.

När det gäller att Bromma skulle fungera väl som utvecklingsplattform och flygplats för ett framtida elektrifierat flyg i Sverige delar vi Swedavias bedömning att denna roll kan tas av andra flygplatser inom och utanför Swedavia. Att Bromma inte kan vara kvar som flygplats efter 2038 medför att denna utveckling i ett längre perspektiv ändå behöver ske på andra flygplatser,

och den trafik som finns på Bromma kan enligt Swedavias bedömning omhändertas på Arlanda inom ramen för befintligt miljötillstånd.

Swedavias samlade bedömning är att det under rådande marknadsförutsättningar inte är affärsmässigt motiverat att driva Bromma vidare samt att konsekvenserna av ett politiskt beslut om en förtida nedläggning är hanterbara och sammantaget medför fördelar för Swedavia.

Swedavia redovisar som sin samlade slutsats i årsredovisningen för 2020 att covid-19-pandemins långsiktiga konsekvenser för flygmarknaden gör att det inte längre är affärsmässigt motiverat att driva Bromma Stockholm Airport vidare och att trafiken i Stockholm i stället bör koncentreras till Stockholm Arlanda Airport för att på bästa sätt värna både konkurrenskraft och tillgänglighet.

Det är mot denna bakgrund vi välkomnar det besked som infrastrukturministern och miljöministern lämnade vid en gemensam pressträff den 21 april 2021 om att regeringen vill avveckla Bromma flygplats och i stället säkra nödvändig kapacitet på Arlanda. För detta behöver Bromma flygplats tas bort från listan på nationellt basutbud. Eftersom Swedavia ansvarar för driften av Bromma innebär detta att Swedavia därefter kan fatta beslut om att stänga flygplatsen. Ministrarna aviserade vidare att regeringen inom kort kommer att tillsätta en utredare för att ta fram allt underlag som behövs för att möjliggöra att driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats avvecklas så snart som möjligt. Regeringen beslutade sedermera den 27 april 2021 att ge en utredare i uppdrag att till senast den 31 augusti 2021 ta fram det underlag som behövs för att en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats ska vara möjlig. Av underlaget ska framgå vilka beslut staten måste fatta och vilka åtgärder i övrigt man bedömer att staten bör vidta för att kunna genomföra processen på ett samhällsekonomiskt effektivt och hållbart sätt. Utredaren ska även beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av verksamheten samt ett förslag till tidsplan för processen i sin helhet och de viktigaste hållpunkterna i genomförandet. När det gäller att analysera och redovisa hur driften och verksamheterna vid Bromma flygplats formellt kan avvecklas ska utredaren bl.a. beskriva de juridiska respektive de ekonomiska förutsättningarna och konsekvenserna av en avveckling av flygplatsen. En viktig del i uppdraget till utredaren är att utreda hur samhällskritiska flygtransporter av olika slag ska kunna utföras snabbt och effektivt när som helst under dygnet, t.ex. ambulansflyg och brand- och räddningsflyg – men också att säkra interregional tillgänglighet samt att dessa samhällskritiska flygtransporter kan bedrivas på andra flygplatser, t.ex. Arlanda.

Med anledning av det initiativ som en utskottsmajoritet har väckt i syfte att föregripa den beslutade och inledda utredningen om Bromma flygplats vill vi slutligen också framhålla att regeringen har aviserat att den efter att utredningen har genomförts kommer att återkomma till riksdagen för att informera om hur regeringen avser att hantera riksdagens tidigare tillkännagivande om Bromma.

2. Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats, punkt 2 (V)

Jessica Thunander (V) anför:

Vänsterpartiet har länge drivit att Bromma flygplats ska avvecklas. Bromma-flyget kan lätt flyttas över till Arlanda samt ersättas med ökat digitalt arbete och resor med tåg. Jag vill framhålla att det finns en fantastisk möjlighet att omvandla det område i Bromma som i dag används till flygplatsområde till en levande stadsdel med tiotusentals nya bostäder, arbetsplatser och grönområden. En sådan omvandling går också helt i linje med nationella och lokala miljömål om minskade utsläpp av växthusgaser, minskat buller och bättre folkhälsa. Jag anser att om riksdagen skulle besluta att Bromma flygplats måste finnas kvar skulle detta försvåra en sådan omvandling. Ett ökat digitalt arbete och satsningar på höghastighetståg kommer att minska behovet av flyg. Av klimatskäl behöver vi flyga mindre och jag anser att det inte finns behov av en expansion av Arlanda flygplats.

3. Luftfartsfrågor (V)

Jessica Thunander (V) anför:

Att frakta personer eller gods med flygplan är det snabbaste transportsättet för längre sträckor. Att flyga möjliggör möten mellan människor från världens alla länder. Det är således inte förvånande att flygandet ökat kraftigt i världen. Men världens snabbt växande flygindustri har också tydliga baksidor, inte minst för miljön och klimatet. Utsläppen från världens flygande har fördubblats de senaste 20 åren, och om inget görs kommer utsläppen att fortsätta växa kraftigt. Hade flygsektorn varit ett enskilt land hade den legat på topp tio bland världens värsta utsläpparländer. Den här utvecklingen är inte hållbar. Därför måste skarpa åtgärder vidtas för att minska flygets miljö- och klimatbelastning.

Jag anser att alldeles för lite görs för att på allvar minska luftfartens miljö- och klimatpåverkan. Den svenska flygskatten är ett välkommet steg framåt, men långt ifrån tillräckligt. Obligatorisk biobränsleinblandning kommer endast att minska utsläppen i begränsad utsträckning, vilket också framkommit i regeringens utredning på området. Elektrifiering och andra tekniska lösningar ligger långt i framtiden. Jag vill därför se åtgärder som minskar flygandet och utsläppen. Några steg i den riktningen skulle kunna vara följande:

- en progressiv flygskatt där de som flyger mycket får en högre skatt
- slopad skattebefrielse på flygbränsle; i dag subventionerar Sverige flyget med drygt 8 miljarder kronor varje år och den största delen handlar om att flyget inte betalar skatt på sitt bränsle
- en översyn av flygets nedsättning av moms respektive momsbefrielse för inrikes respektive utrikes resor

- slopade subventioner till flygplatser annat än när de är motiverade av beredskaps- eller regionalpolitiska skäl
- öronmärkta intäkter från moms och skatter till hållbara transportmedel, främst tåget
- satsningar på hållbara biobränslen och elektrifierade flygplan.

Dessa och många andra viktiga frågor kring luftfarten kommer vi i Vänsterpartiet att återkomma till.

Jag kan avslutningsvis konstatera att den rådande pandemin har drabbat flygsektorn mycket hårt. Samtidigt är en kris också en möjlighet. När krisen klingar av förväntar jag mig att flyglinjer kan ersättas med tåg, linjebussar och inte minst ökat digitalt arbete. Med rätt stöd är det möjligt att styra mot hållbarare transporter. Att återgå till tidigare höga flygnivåer, med tillhörande utsläpp, kan inte vara ett alternativ.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2020/21:154 Miljöstyrande start- och landningsavgifter:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2011:866) om flygplatsavgifter.

Följdmotionerna

2020/21:3893 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

Riksdagen avslår proposition 2020/21:154 Miljöstyrande start- och landningsavgifter.

2020/21:3927 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2011:866) om flygplatsavgifter med den ändringen att lagen ska träda i kraft den 1 juli 2022.

2020/21:3966 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2011:866) om flygplatsavgifter med den ändringen att lagen ska träda ikraft den 1 januari 2022.

Motioner från allmänna motionstiden 2020/21

2020/21:43 av Martina Johansson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur samtliga regioner kan få del av beredskapsflygplatserna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:242 av Eric Westroth (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett utökat och förutsägbart driftsstöd till de icke statligt ägda flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:296 av Lars Thomsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av statliga insatser för att utveckla elflygsbranschen i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:492 av Lars Adaktusson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över möjligheten att införa trafikplikt vid Mora flygplats samt utse samma flygplats till beredskapsflygplats och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:502 av Jimmy Ståhl (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flygskatten bör investeras i ett grönare flyg och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:547 av Dennis Dioukarev (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att installera vattenpåfyllningsstationer inne på statligt ägda flygplatser i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:556 av Clara Aranda (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till infasningsstöd för att få igång flygningar till mindre orter och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utse samtliga regionala flygplatser med beredskapsverksamhet till beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regionala flygplatser ska erhålla ersättning för all jourverksamhet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda de regionala flygplatsernas verksamhet och insatser under covid-19-pandemin och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten ska ta ett samlat ansvar för en rikstäckande fördelning av de statliga flygplatsernas vinster och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:894 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till ett ökat ekonomiskt driftsbidrag till kommunala flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:917 av Fredrik Olovsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att Sverige har ett långsiktigt väl fungerande och effektivt system av beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1011 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.

2020/21:1084 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Ängelholm–Helsingborg flygplats ska komma i fråga för statliga medel och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1142 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt arbeta för att stärka Arlandas konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1187 av Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa ett regelverk för stöd till regionala/internationella flygplatser för ett robust infrastruktursystem att lita på för hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1262 av Malin Höglund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en flygförbindelse till och från Mora flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1415 av Arman Teimouri (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling och överlevnad och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla medlemmar i Svenska Regionala Flygplatser (SRF) ska anses som beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1439 av Dag Larsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en framtida avveckling av Bromma flygplats förutsätter att tillräcklig kapacitet för inrikesflyg på Arlanda flygplats säkerställs och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1443 av Heléne Björklund (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur regionala flygplatser ska säkras långsiktigt och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1513 av Robert Hannah och Arman Teimouri (båda L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra namnet på Arlanda Airport till Raoul Wallenberg Airport och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1522 av Robert Hannah (L):

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

2020/21:1594 av Patrik Engström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga trafikplikt på sträckan Sälen–Mora–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1634 av Anna-Caren Säterberg och Kalle Olsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utveckling av elflyg och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1761 av Camilla Waltersson Grönvall och Ann-Sofie Alm (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att säkerställa Trollhättans flygplats och andra små och medelstora flygplatsers långsiktiga överlevnad bortom covid-19-pandemin och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1762 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en strategi för att säkra de regionala flygplatsernas överlevnad och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1819 av Isak From och Helén Pettersson (båda S):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsen i samråd med sjukvårdsansvariga regioner bör ges i uppdrag att ta fram en plan för hur AXG-projektet ska komma igång, t.ex. genom en annan regeltolkning eller avgränsning av AXG-projektet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att Transportstyrelsen har tillräckliga resurser och tillräcklig bemanning för att hantera ärenden inom rimlig tid samt för att möta branschens behov av råd och vägledning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:1896 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om luftburen trafik till och från Gotland, vilken ska behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av ett investeringsstöd för att bygga nya flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Arlanda flygplats och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bevara Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riksintresseflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en trygg och säker flygindustri och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad säkerhet på direktlinjer och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkta nykterhetskontroller på flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda ett förtydligande i luftfartslagen och i luftfartsförordningen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda möjligheten att öka minimistrafvet i luftfartslagen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och underlätta för drönare och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöåtgärder som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningarna gällande koldioxidläckage och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elflyg och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2146 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av fördelningen av det statliga stödet till regionala flygplatser för att omfatta fortsatt drift av kommun- och regionägda Ängelholm-Helsingborgs flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2637 av Boriana Åberg m.fl. (M):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett krav på alkoholtest för piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att med utgångspunkt från brittisk lagstiftning se över de straffrättsliga påföljderna för brott mot luftfartslagen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid utan en grundlig analys av de postpandemiska marknadsförutsättningarna och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma Stockholm Airport inte bör avvecklas i förtid utan att kapaciteten på

- Arlanda Airport utökas med en ny rullbana och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera dem som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle och tillkännager detta för regeringen.
 72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
 73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
 74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner och regioner möjlighet att upphandla regional flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2943 av Magnus Ek m.fl. (C):

- 3.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökat nordiskt samarbete kring kollektivtrafik, fossilfritt flyg och gemensamma biljettsystem och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser fossilfritt flyg.

2020/21:2949 av Peter Helander m.fl. (C):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa de regionala flygplatserna i syfte att också framgent vara noder för att utveckla besöksnäring i glesbygden och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3027 av Lars Püss m.fl. (M):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över ansvarsfördelningen gällande Halmstad City Airport och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3035 av Annicka Engblom (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att behålla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3156 av Linda Modig och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att öka antalet beredskapsflygplatser i Norrlands inland och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flygets egenfinansiering av trafikavgifter – i tider när flygtrafiken ligger nere som följd av myndighetsföreskrifter – ska ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet avseende samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda Swedavias vinstdelningsmodell i syfte att stärka driftssäkerheten för regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar omställning av flygsektorn och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040 och avser befrämja innovationer till detta mål som projekt som Elise och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska införa en nationell elflygstrategi och tillkännager detta för regeringen.
- 16.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att säkerställa implementering och efterlevnad av internationella avtal som syftar till att flyget och sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser flyget.

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta fram en elflygstrategi och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta utreda Swedavias vinstdelningsmodell och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L):

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation och att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala

flygplatsernas utveckling och överlevnad och tillkännager detta för regeringen.

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över elflygets behov av infrastruktur och dess påverkan på flygplatsstrategin och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3245 av Helena Gellerman m.fl. (L):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett nordiskt samarbete för samordning av regelverk för att skapa en gemensam nordisk plattform för elflyg och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera elflygets behov av infrastruktur i den kommande flygplatsstrategin och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3290 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheten att göra Visby–Bromma till en helt grön flyglinje och att direktdestinera flygskatten till att täcka merkostnader för biobränsle och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3346 av Lotta Olsson m.fl. (M, KD, SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Örebro flygplats status som beredskapsflygplats och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare utforma start- och landningsavgifter så att de blir mer miljöstyrande och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på erbjudande om klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på redovisning av klimatdeklarationer vid flygresor för att styra mot en minskad klimatpåverkan genom att ge konsumenter mer information vid köpet och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska driva på för ökad takt i implementeringen av ett gemensamt europeiskt luftrum, Single European Sky, för att bl.a. minska utsläppen från flyget och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ytterligare miljöstyrande start- och landningsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i EU och FN ska verka för internationella överenskommelser för att skärpa klimatkraven på flygtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett hållbart flyglyft och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att initiera en Arlandaförhandling i syfte att göra flygplatsen till Nordens ledande och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Swedavias ansvar för de regionala flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att långsiktigt säkerställa tillgången till flygledare och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa långsiktig tillgång till infrastruktur för flygets utveckling och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att långsiktigt säkerställa goda förutsättningar för inrikesflyget till och från Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra svenskt inrikesflyg fossilfritt och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en strategi för att samverka kring elflyg i Norden och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fortsatta stödinsatser för de icke statliga flygplatser som i dag flyger reguljärflyg och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att i grunden förändra Chicagokonventionen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de icke-statliga regionala flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3518 av Roger Richthoff (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur möjligheten till flygpendling kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3679 av Johan Pehrson m.fl. (L):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flygets höghöjdseffekt på sikt behöver kompenseras med negativa utsläpp och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2011:866) om flygplatsavgifter

Härigenom föreskrivs att 1 och 6 §§ lagen (2011:866) om flygplatsavgifter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter.

Denna lag genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter. *Dessutom regleras sådana frågor om flygplatsavgifter som inte omfattas av direktivet.*

6 §

Flygplatsens ledningsenhet ska utforma flygplatsavgifterna så att alla flygplatsanvändare behandlas på ett likvärdigt sätt. En differentiering av avgifterna får dock förekomma om det sker med hänsyn till frågor av allmänt och generellt intresse. De kriterier som används för en sådan differentiering ska vara relevanta och objektiva samt redovisas på ett öppet sätt.

Regeringen får meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021.