



## Luftfartsfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår två tillkännagivanden till regeringen med anledning av motioner från allmänna motionstiden 2016:

- Regeringen bör snarast utforma en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft.
- Regeringen bör ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten.

Därmed bifaller utskottet helt eller delvis motionsförslag om detta. Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om åtgärder inom luftfarten.

I betänkandet finns tio reservationer (S, M, SD, MP, C, V, L, KD).

#### *Behandlade förslag*

Ett trettiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2016/17.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Bakgrund .....	6
Utskottets överväganden.....	10
En strategi för luftfarten .....	10
Regionala flygplatser.....	15
Arlanda och Bromma flygplats.....	23
Marktransporter till flygplatser.....	26
Flygtrafikledningstjänst.....	28
Ett gemensamt europeiskt luftrum.....	31
Avgiftsuttag för säkerhetsvakter på behörighetsområden på flygplatser.....	33
Byte av namn på flygplatser .....	35
Alkoholtester för piloter och besättningspersonal .....	37
Drönare.....	39
Reservationer .....	45
1. En strategi för luftfarten, punkt 1 (S, MP, V) .....	45
2. Regionala flygplatser, punkt 2 (M, C, L, KD) .....	46
3. Regionala flygplatser, punkt 2 (SD) .....	47
4. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 3 (M).....	48
5. Marktransporter till flygplatser, punkt 4 (C, L) .....	49
6. Flygtrafikledningstjänst, punkt 5 (M, C, L, KD) .....	49
7. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 6 (M, C, L, KD) .....	50
8. Avgiftsuttag för säkerhetsvakter på behörighetsområden på flygplatser, punkt 7 (M).....	51
9. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal, punkt 9 (KD) .....	52
10. Drönare, punkt 10 (S, MP, V) .....	52
Särskilt yttrande.....	55
En strategi för luftfarten, punkt 1 (V).....	55
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	56
Motioner från allmänna motionstiden 2016/17 .....	56

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. En strategi för luftfarten

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen snarast bör utforma en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 18 och

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 15 och avslår motion

2016/17:1657 av Kristina Nilsson och Hans Hoff (båda S).

*Reservation 1 (S, MP, V)*

## 2. Regionala flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:321 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2016/17:444 av Finn Bengtsson m.fl. (M),

2016/17:505 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2016/17:1631 av Hanna Westerén (S),

2016/17:1755 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD),

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 22,

2016/17:2804 av Hans Unander m.fl. (S),

2016/17:2966 av Peter Helander (C),

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 14.2 och

2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 6.

*Reservation 2 (M, C, L, KD)*

*Reservation 3 (SD)*

## 3. Arlanda och Bromma flygplats

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1531 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkandena 3 och 4 samt

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 23.

*Reservation 4 (M)*

## 4. Marktransporter till flygplatser

Riksdagen avslår motion

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 16.

*Reservation 5 (C, L)*

## 5. Flygtrafikledningstjänst

Riksdagen avslår motion

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 19.

*Reservation 6 (M, C, L, KD)*

- 6. Ett gemensamt europeiskt luftrum**  
Riksdagen avslår motionerna  
2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 31.1 och  
2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 20.  
*Reservation 7 (M, C, L, KD)*
- 7. Avgiftsuttag för säkerhetsvakter på behörighetsområden på flygplatser**  
Riksdagen avslår motion  
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24.  
*Reservation 8 (M)*
- 8. Byte av namn på flygplatser**  
Riksdagen avslår motionerna  
2016/17:1775 av Birgitta Ohlsson (L) och  
2016/17:2013 av Robert Hannah (L).
- 9. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal**  
Riksdagen avslår motion  
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 13.  
*Reservation 9 (KD)*
- 10. Drönare**  
Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.  
Därmed bifaller riksdagen motion  
2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 21,  
bifaller delvis motionerna  
2016/17:2103 av Edward Riedl (M) och  
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 16 och  
avslår motionerna  
2016/17:3262 av Anders Hansson (M) yrkande 2 och  
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 17.  
*Reservation 10 (S, MP, V)*

Stockholm den 28 februari 2017

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S), Rikard Larsson (S) och Jimmy Ståhl (SD).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I ärendet behandlas 29 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2016, bl.a. om en flygstrategi för luftfarten, flygplatsfrågor, Bromma flygplats och drönare.

Utskottet behandlade frågor om trafikens infrastruktur och vissa frågor om globala lösningar för bl.a. luftfarten och om regionala flygplatser i betänkande 2016/17:TU4 Infrastruktur för framtiden.

Utskottet avser under våren 2017 att behandla frågor om ett ökat användande av biodrivmedel för flyg i ett planerat betänkande om fossiloberoende transporter.

## 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 (ICAO), Europeiska civila luftfartskonferensen (Ecac), Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (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 trafikillstånd för flygföretag från länder utanför EES där inte EU 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 finansieringen 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 driftbidrag 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 tillkomsten 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 är ett statligt affärsverk som har både myndighetsuppgifter och verksamhet som bedrivs på affärsmässiga grunder. Fram till Swedavias bildande 2010 ansvarade Luftfartsverket för drift av statliga flygplatser. Luftfartsverket tillhandahåller i dag flygtrafiktjänst för både civil och militär luftfart. Luftfartsverket sköter flygtrafiktjänst på 23 flygplatser från Kiruna i norr till Malmö i söder och i tre kontrollcentraler i Stockholm, Malmö och Sundsvall där den sistnämnda är kontrollcentral för fjärrstyrd trafikledning. Luftfartsverket har monopol på flygtrafiktjänst för undervägstrafiken och flygtrafikledningstjänst i anslutning till flygplatser som helt eller delvis kontrolleras av staten. Luftfartsverket bedriver genom LFV Aviation Consulting AB tjänsteexport inom civil luftfart. Vidare har Luftfartsverket 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 Luftfartsverket bolagiserades. Verksamheten i Swedavia är indelad i en flygplatsverksamhet och en fastighetsverksamhet. Swedavias flygplatser sammanfaller med det nationella basutbudet av flygplatser.

## **Internationella forum**

### *ICAO*

Internationella civila 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 införande av 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. Chicagokonventionen har för närvarande 191 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 i 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*

Europeiska civila luftfartskonferensen (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 luft- rummet 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, som enligt prognoser förväntas fördubblas till 2020, ställer krav på en ökad kapacitet inom flygledningstjänsten och på flygplatserna. Man satsar därför på arbetsprogrammet för Europas nya flyg- ledningssystem 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 byrån för luftfartssäkerhet (Easa) inrättades 2002 och hade inled- ningsvis uppdrag som rörde regelutveckling samt typ- och miljöcertifiering av luftfartyg. Under 2008 utvidgades Easas uppdrag till att även omfatta regel- utveckling 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 december 2015 presenterade EU-kommissionen ett förslag till ny grundförordning för Easa där det bl.a. föreslås ett EU-gemensamt regelverk för drönare. Behandlingen av förslaget har påbörjats i rådet. Easa är baserat i Köln och har bl.a. av- delningar för regelutveckling, certifiering, standardisering och godkännanden. Förutom de 28 EU-medlemsstaterna är även Norge, Island, Liechtenstein och Schweiz medlemmar i Easa.

# Utskottets överväganden

## En strategi för luftfarten

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den snarast bör utforma en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft. Riksdagen bifaller därmed motionsförslag om detta. Ett övrigt motionsförslag avslås.

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

### Bakgrund och tidigare behandling

Riksdagen riktade våren 2015 ett tillkännagivande till regeringen om att det inom en snar framtid bör tas fram en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144). Utskottet pekade på att flyget spelar en viktig roll för Sverige och att de stora avstånden i landet gör att ett fungerande inrikesflyg är nödvändigt. Sveriges avlägsna placering gör även att ett väl utbyggt flygnät till resten av världen är en förutsättning för såväl näringslivets tillväxt som privatpersoners möjlighet att resa. Utskottet menade att det är viktigt att människor inom både näringslivet och den offentliga förvaltningen lätt kan ta sig till Stockholm eller ut i världen samt att Forsvarsmaktens beredskap, sjuktransporter och insatser vid naturkatastrofer är beroende av ett fungerande flyg och lättillgängliga flygplatser. Utskottet pekade även på att en väl fungerande flygplatsinfrastruktur har stor betydelse för besöksnäringen och möjligheterna att ta emot ökad turism från den övriga världen.

Regeringen påbörjade under 2015 ett arbete med att ta fram en svensk flygstrategi som behandlar flygets roll i transportsystemet med de transportpolitiska målen och regeringens mål om EU:s lägsta arbetslöshet 2020. Arbetet har skett i dialog med berörda aktörer och varit inriktat på att främja ett bättre utnyttjande av befintliga resurser samt en bättre samordning mellan olika sektorsområden för att nå gemensamma mål. För att samla in synpunkter har infrastrukturministern under hösten 2015 och våren 2016 bjudit in bransch- och myndighetsföreträdare till dialogmöten.

Med anledning av framtagnandet av en svensk luftfartsstrategi gav regeringen i november 2015 i uppdrag till Trafikanalys att ta fram ett kunskapsunderlag med fakta och nulägesbeskrivningar samt information och statistik om flygets roll och funktion i transportsystemet (dnr N2015/07692/TIF). Syftet var att belysa flygets betydelse för tillgänglighet i hela landet och internationellt, sysselsättning samt miljö- och klimatpåverkan. Uppdraget genomfördes i samråd med Transportstyrelsen, Luftfartsverket,

Trafikverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Swedavia och Svenskt Flyg och redovisades till Näringsdepartementet i mars 2016 (rapport 2016:4).

Våren 2016 bjöd infrastrukturministern åter in företrädare från olika delar av flygbranschen samt myndigheter till ett andra dialogmöte i arbetet med att ta fram en svensk flygstrategi. Vid mötet underströk ministern både flygets betydelse för tillgänglighet och att flyget har en klimatpåverkan som måste hanteras för att flyget ska vara långsiktigt hållbart. Den 26 januari 2017 presenterade regeringen En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem.

## **Regeringens flygstrategi**

### *Allmänt om flygstrategin och genomförandet*

I förordet till flygstrategin pekar infrastrukturministern på att flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft och att det spelar en viktig roll genom att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter, såväl inrikes som utrikes. Flyget är en del av transportsystemet, vilket innebär att flyget måste utvecklas i samverkan med övriga trafikslag för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem. Vidare framhålls att förutsättningarna för flyget i Sverige ska förbättras. Den snabba samhälls- och omvärldsutvecklingen ger både möjligheter och utmaningar för flyget i framtiden. Exempelvis kommer det att krävas ytterligare åtgärder för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan. I strategin konstateras att Sverige behöver en flygstrategi som bidrar till ett hållbart flygresande, en minskad miljö- och klimatpåverkan samt sunda och rättvisa konkurrensvillkor. Strategin ska också bidra till effektiva regelverk för att behålla en hög flygsäkerhet, främja en ökad export av svensk flygteknik samt värna Sveriges ställning som stark flygindustriation.

Regeringen vill med flygstrategin tydliggöra ett antal viktiga fokusområden och prioriteringar för flyget på både kort och längre sikt där utgångspunkten är de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. Flygstrategin ska även ge synergier med regeringens strategier och initiativ inom såväl andra politikområden som den långsiktiga trafikslagsövergripande planeringen inom transportområdet. För att säkerställa att genomförandet av flygstrategin bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling av flyget behöver strategin enligt regeringen följas upp och utvärderas, och ett dialogmöte bör vid lämpligt tillfälle hållas tillsammans med aktörerna i flygbranschen.

### *Fokusområden och prioriteringar*

#### **Tillgänglighet inom Sverige och internationellt**

Det statliga nationella basutbudet av flygplatser ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional och internationell tillgänglighet.

En översyn bör göras av de svenska flygplatserna med utgångspunkt i att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser. Långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering och ny teknik på sikt bör kunna minska behoven av offentligt stöd till flygplatser. Dessutom ska arbetet med att attrahera fler direkta flyglinjer till Sverige stödjas.

### **Stärk Arlanda flygplats som nav och storflygplats**

På sikt kan kapaciteten på Arlanda flygplats och anslutande infrastruktur behöva byggas ut, och ett Arlandaråd ska tillsättas i syfte att skapa bättre förutsättningar för att utveckla Arlanda flygplats. Vidare bör US preclearance, dvs. amerikansk gränskontroll, införas på Arlanda flygplats för att främja nya direktlinjer till och från Sverige och stärka Arlanda flygplats som storflygplats.

### **Flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska**

Liksom övriga trafikslag ska flyget bidra till målet om Sverige som ett av världens första fossilfria välfärdsländer, och flyget ska även bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås.

Sverige ska vara pådrivande i EU och ICAO för effektiva krav och styrmedel som minskar flygets miljö- och klimatpåverkan.

Regeringens ambition är att införa en skatt på flygresor med syftet att flyget i högre utsträckning ska kunna bära sina egna klimatkostnader. Statens energimyndighet kommer bl.a. att ta fram en strategisk plan inom tilldelade medel för samordning av en omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Utformningen av det svenska luftrummet behöver ses över, och i samverkan med andra länder ska Sverige fortsätta vara ledande i effektiviseringen av luftrummet.

### **Hög flygsäkerhet med målbaserade regelverk**

Sverige ska fortsätta att driva på det internationella flygsäkerhetsarbetet i EU. Sverige ska verka för målbaserade, teknikneutrala och riskbaserade regler, standardisering av regelverket i EU-medlemsländerna, regelförenkling och minskad administrativ börda.

Den svenska drönarregleringen behöver ses över, och det är viktigt med regelverk som stöder den tekniska utvecklingen och de möjligheter som tekniken kan ge.

### **Rättvisa villkor och sund konkurrens**

Försämrade arbetsvillkor och osund konkurrens inom flygbranschen måste stävjas. Sverige ska fortsätta att driva på inom EU och ICAO för förbättrad lagstiftning och verka för en enhetlig tillämpning och samverkan mellan medlemsländerna. Det behövs bättre kunskap om anställningsformers påverkan på flygsäkerheten, och myndighetssamverkan kring sociala villkor inom transportsektorn bör utvecklas.

Sverige ska fortsätta verka för att klausuler om rättvis konkurrens ska ingå i nya luftfartsavtal mellan EU och tredjeländ.

### **En forskningsstark och innovativ flygindustrination**

Sverige ska upprätthålla sin position som en stark flygindustrination. Flygstrategin ska tillsammans med nyindustrialiseringsstrategin verka för en mer konkurrenskraftig, hållbar och innovativ flygindustri. De nya strategiska samverkansprogrammen ska stärka samordningen av insatser som leder till innovationer.

### **Ökad export av svenska varor och tjänster**

Exportstrategin och flygstrategin ska tillsammans ge förutsättningar för att stärka handelsfrämjandet inom den svenska flygsektorn. Sverige satsar på ett ökat internationellt engagemang i arbetet med standardisering.

Regeringen avser att fortsätta dialogen med branschen för att stärka det svenska exportfrämjandet inom flygindustrin och relaterade verksamheter.

### **Motionerna**

Kristina Nilsson och Hans Hoff (båda S) framför i motion 2016/17:1657 att det är bra att regeringen nu jobbar med en flygstrategi som är inriktad på att utveckla flyget med tyngdpunkt på fler internationella destinationer. Motionärerna pekar på att Sverige är ett avlångt land med stora avstånd och att en positiv utveckling av inrikesflyget är viktigt för tillväxten. Motionärerna menar att inrikesflygets stora betydelse för tillväxt, industri, expansion, etableringar och utveckling i hela landet och särskilt i Norrland sällan blir belyst. Att över dagen kunna besöka huvudstaden och sedan återvända hem på kvällen är en självklarhet för näringslivet, myndigheter och befolkningen i stora delar av Sverige, och i norra Sverige är ett välfungerande inrikesflyg en förutsättning för detta. Motionärerna anser därför att regeringen bör ta fram en nationell strategi för inrikesflyget.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) pekar i kommittémotion 2016/17:2530 på att Sveriges geografiska förutsättningar innebär att flyget spelar en viktig roll i det samlade transportsystemet. I ett till ytan stort land med en relativt liten befolkning saknas det enligt motionärerna på vissa håll realistiska alternativ till flyget. Motionärerna konstaterar att den dåvarande alliansregeringen inledde arbetet med att ta fram en flygstrategi med syftet att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Enligt motionärerna bör den flygstrategi som den nuvarande regeringen har aviserat fortsätta under dessa former och riktlinjer. Motionärerna efterfrågar därmed att det snarast införs en nationell flygstrategi med syfte att säkerställa flygets konkurrenskraft (yrkande 18).

Även Nina Lundström (L) efterfrågar i kommittémotion 2016/17:3374 en nationell flygstrategi (yrkande 15).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att Sveriges geografiska förutsättningar innebär att flyget spelar en viktig roll i det samlade transportsystemet och har stor betydelse för att binda samman Sverige och skapa god tillgänglighet för övriga världen. Eftersom Sverige är ett till ytan stort land med en relativt liten befolkning utgör flyget på vissa håll det enda realistiska transportalternativet.

Genom att erbjuda svenskt flyg goda villkor och förutsättningar får flygbolagen möjlighet att investera i framtidens teknik, vilket i sin tur kan minska miljöpåverkan och bidra till ett hållbart resande.

Utskottet vill påminna om att den dåvarande alliansregeringen redan 2014 initierade ett arbete med att ta fram en svensk flygstrategi med syftet att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Den nuvarande regeringen initierade därefter 2015 ett nytt arbete med att ta fram en svensk flygstrategi. Efter en viss tidsutdräkt presenterade regeringen i januari 2017 en flygstrategi där regeringen lyfter fram ett antal fokusområden och prioriteringar som anges vara viktiga för flyget både på kort och på lite längre sikt.

I strategin pekar regeringen på att Sverige behöver en flygstrategi som bidrar till ett hållbart flygresande, en minskad miljö- och klimatpåverkan samt sunda och rättvisa konkurrensvillkor. Vidare anges att strategin ska bidra till effektiva regelverk för att behålla en hög flygsäkerhet, främja en ökad export av svensk flygteknik samt värna Sveriges ställning som stark flygindustriation.

Efter en genomgång av den presenterade flygstrategin kan utskottet dessvärre konstatera att fokus inte har lagts på sådana åtgärder som kan stärka flygets konkurrenskraft. Tvärtom verkar regeringen i stället välja att lyfta fram åtgärder som kan förväntas ha direkt motsatt syfte. Detta gäller framför allt det i utskottsmajoritetens ögon ovälkomna förslaget om en nationell flygskatt; regeringen uttalar i flygstrategin tydligt sin ambition att en sådan ska införas. Enligt utskottets mening är detta inte rätt väg att gå.

Utskottet vill även peka på att utskottet vid flera tillfällen har framhållit betydelsen av Bromma flygplats och att den är viktig för tillgängligheten i både Stockholmsregionen och övriga landet. Vidare vill utskottet här även påminna om att riksdagen våren 2016 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats. Det är därför med stor förvåning som utskottet kan konstatera att regeringen i flygstrategin när det gäller Bromma endast hänvisar till den statliga samordnarens rapport Mer flyg och bostäder som presenterades i mars 2016 samt att rapporten därefter har remitterats och att regeringen avser att återkomma i frågan.

Då utskottet menar att den flygstrategi som regeringen har presenterat inte kan bedömas vara tillräcklig anser utskottet att de former och riktlinjer som den nuvarande regeringen har som inriktning i arbetet för en flygstrategi bör ändras och ges en ny inriktning. Utskottet anser att det behövs en flygstrategi med syftet att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen

och att säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Utskottet anser därför att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att det snarast bör utformas en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft.

Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 18 och 2016/17:3374 (L) yrkande 15 och avstyrker motion 2016/17:1657 (S).

## Regionala flygplatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om regionala flygplatser. Utskottet framhåller att de regionala flygplatserna både har haft och har en mycket stor betydelse. Utskottet framhåller också det angelägna i att statliga myndigheter, kommuner och landsting även fortsättningsvis vidtar de åtgärder som behövs för att främja att verksamheten kan fortgå vid de regionala flygplatserna i olika delar av landet och att resenärerna därmed kan erbjudas väl fungerande möjligheter att resa och förflytta sig. Utskottet hänvisar vidare till kommande utredningsinsatser som regeringen och myndigheter aviserar.

Jämför reservationerna 2 (M, C, L, KD) och 3 (SD).

## Bakgrund

### *Allmänt*

Det finns i dag knappt 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 för alla Sveriges regioner. SRF arbetar för att ge de icke-statliga flygplatserna förutsättningar att kunna bevara och utveckla sin verksamhet. SRF har för närvarande 34 medlemsflygplatser över hela Sverige.

### *Stöd till flygplatser*

Icke-statliga flygplatser med upphandlad flygtrafik kan ansöka om årligt statligt driftbidrag för att täcka delar av underskott i flygplatsens drift. Syftet med driftbidraget är att bidra till att säkerställa en interregional flygtrafik-

försörjning i hela landet. Driftbidraget beräknas enligt en fördelningsmodell som bygger på ett antal kostnads- och intäktsfaktorer som tilldelas schablonvärden för att avspegla flygplatsernas verkliga kostnader och intäkter. Bidraget kan aldrig bli högre än det verkliga underskottet. Tanken är att modellen ska vara transparent och enkel i sin utformning och samtidigt ge incitament till effektivisering av 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. De föregående riktlinjerna tillät under vissa förhållanden investeringsstöd till flygplatser. Exempel på driftsstöd i Sverige är driftbidrag till icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik som Trafikverket fördelar, och kommunala bidrag. 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. De nya 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.

### **Motionerna**

Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M) påtalar i motion 2016/17:321 att drygt 115 000 passagerare reste till och från Västerås flygplats under 2015. Motionärerna pekar vidare på att flygplatsen vid den stora skogsbranden som härjade i Västmanland sommaren 2014 kom att spela en central roll i räddningsarbetet och att detta aktualiserade vikten av regionala flygplatser. Utöver att regionala flygplatser behövs ur ett säkerhetsperspektiv anser motionärerna att Västerås är en stor stad som behöver en flygplats liksom att Mälardalsregionen behöver en flygplats för att kunna utvecklas och säkra tillväxt och arbetstillfällen nu och i framtiden. Även ur ett säkerhetsperspektiv är flygplatsen mycket betydelsefull. Med tanke på eventuella kommande naturkatastrofer och bränder finns det ett stort behov av väl fungerande regionala flygplatser. Motionärerna efterfrågar därför att tillgången till Västerås flygplats och andra regionala flygplatser värnas.

Finn Bengtsson m.fl. (M) framhåller i motion 2016/17:444 att regionala flygplatser är av yttersta vikt i den svenska infrastrukturen men att den nuvarande regeringens politik har lett till en oro i många städer i Sverige för vad som kan hända med de citynära flygplatserna i dessa städer. Motionärerna menar att den oro som har skapats av tureorna runt Bromma flygplats och diskussionerna kring andra regionala och citynära flygplatser innebär att det finns ett behov av ett tydligt ställningstagande från riksdagen om Linköping City Airport. Motionärerna pekar på att flygplatsens ägare, Saab AB och Linköpings kommun, har som långsiktig inriktning att bevara Linköping City



Airport och anser att det är ägarna som ska avgöra flygplatsens framtid. Motionärerna anser att staten inte bör ha någon annan utgångspunkt och framhåller därför vikten av Linköping City Airport.

Jesper Skalberg Karlsson (M) pekar i motion 2016/17:505 på att Sverige är ett avlångt land där människor och företag är beroende av goda kommunikationer i såväl glesbygd som stad och att goda kommunikationer skapar förutsättningar för långvarig tillväxt och fler jobb. Motionären menar att allra viktigast är flyget för län som Gotland, där ingen möjlighet finns att ta tåg till övriga delar av landet. Vidare framförs att frågan om Bromma flygplats berör hela landet men att det samtidigt står klart att Gotland med sitt öläge har särskilda förutsättningar och behov. Motionären anser att inrikesflyget har stor betydelse för Gotland och landet i övrigt och att flygplatsen, hellre än att läggas ned, bör värnas och utvecklas för att bidra till en konkurrenskraftig flygtrafik. Motionären påtalar därför Gotlands särskilda behov av konkurrenskraftig flygtrafik.

Även Hanna Westerén (S) framhåller i motion 2016/17:1631 att långsiktiga och hållbara förutsättningar för flygtrafiken till och från Gotland är avgörande för regionens utveckling och tillväxt i framtiden. Motionären menar att de framväxande möjligheterna att resa med flyg till och från Gotland skapar gynnsamma förutsättningar både för besöksnäringen, privatresandet och resten av det gotländska näringslivet. Trafiksystem som omfattar Gotland måste enligt motionären klara av att upprätthålla en tät och regelbunden trafik året om, men framför allt måste det klara av de tillfälliga kraftiga volymökningar av resande under de perioder då resandet till Gotland är som allra störst. Således är flygtrafiken till och från Gotland ett oundgängligt komplement till färjorna för att binda samman Gotland med resten av Sverige och skapa goda förutsättningar för näringsliv, utveckling och tillväxt. Motionären anser att det är av yttersta vikt att staten tar ett huvudsakligt ansvar för att Gotland effektivt binds samman med resten av Sverige och att regeringen kontinuerligt bör följa upp de gotländska kommunikationernas utveckling i allmänhet och flygets förutsättningar i synnerhet. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären att luftburen trafik till och från Gotland behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur.

Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) pekar i motion 2016/17:1755 på att Vilhelmina flygplats (South Lapland Airport) är en av de flygplatser som har störst upptagningsområde: fem kommuncentrum inom 1,5 timme. Alternativen till Vilhelmina som tar större flygplan är flygplatsen i Umeå eller Åre-Östersund, vilket tar tre timmar vardera från Vilhelmina. Motionärerna pekar vidare på att EU beslutat om ett regelverk om att harmonisera klassificeringen av flygplatser inom gemenskapen. Regelverket träder i kraft den 1 januari 2018 och kan innebära att kapaciteten begränsas på så sätt att flygplan med maximalt 19 sittplatser kan trafikera South Lapland Airport. Kommersiella alternativ till flygplatsen är Inlandsbanan som endast är öppen tre månader om året och Lapplandspilen med avgångar måndagar och fredagar från Stockholm. Motionärerna anser att South Lapland Airport behöver en ny

längre landningsbana som ger möjlighet att kunna ta emot direktflyg från hela Europa. Motionärerna efterfrågar därför en utredning om ekonomisk hjälp vid byggandet av ny landningsbana i Vilhelmina.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) framför i kommittémotion 2016/17:2530 att de stora avstånden i Sverige innebär att ett fungerande flyg för att lätt kunna ta sig till Stockholm och övriga världen är helt avgörande för både befolkningen och näringslivet och att de regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Motionärerna pekar på att EU-kommissionen genomför granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd och att detta innebär att det råder en osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa flygplatser. Motionärerna menar att de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever bör tas upp i den kommande flygstrategin och att regeringen bör arbeta systematiskt för att stärka villkoren för svenskt flyg. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna att de regionala flygplatserna och deras fortlevnad värnas (yrkande 22).

Hans Unander m.fl. (S) påtalar i motion 2016/17:2804 att det är av stor vikt för näringslivet, sysselsättningen och utvecklingsmöjligheterna i Mora, Orsa, Älvdalen, Vansbro och Malung–Sälen att flygtrafiken till och från Mora–Siljan flygplats omgående får en långsiktig lösning så att tillgängligheten till Stockholm och övriga världen blir acceptabel även från Dalarnas norra och västra länsdelar. Motionärerna menar att varje dag utan trafik ökar skadan i förtroendet för flygtrafiken mellan Mora och Arlanda. Att allmän trafikplikt införs på Mora flygplats är, som motionärerna ser det, det enda som kan skapa en långsiktig och stabil lösning för reguljära flygförbindelser mellan Dalarnas norra länsdelar och Arlanda. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna att möjligheterna till trafikplikt för Mora–Siljan flygplats ses över i infrastrukturplaneringen samt om flygplatsen kan få tillgång till flygtrafik upphandlad av Trafikverket.

Peter Helander (C) anför i motion 2016/17:2966 att Mora–Siljan flygplats är en öppen regional flygplats som har reguljär trafik, chartertrafik, ambulansflyg och organtransport och att den även är en viktig flygplats för ad hoc-operatörer inom SAR (Search and Rescue), polis, flygskolning, brandbevakning och andra flyganknutna verksamheter. Upptagningsområdet för flygplatsen är kommunerna Älvdalen, Malung–Sälen, Vansbro och Mora. Enligt gällande EU-regler ska frågan om en planerad trafikplikt är nödvändig och adekvat bedömas av medlemsstaterna, och hänsyn ska bl.a. tas till möjligheten att anlita andra transportsätt samt transportsättens ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven. Trafikverket har under flera år och i flera omgångar upphandlat flygtrafik på sträckan Sveg–Arlanda men under ineliggande avtalsperiod sade Trafikverket upp avtalet. Trafikverket har därefter upphandlat ett längre avtal 2015–2019 för flygtrafik mellan Sveg och Arlanda. Den nuvarande operatören visade ingen avsikt att mellanlanda i Mora, vilket resulterade i att Dalaflyg AB fick upphandla trafik mellan Mora och Arlanda. Kostnaden för operatören som nu trafikerar Sveg–

Arlanda får Mora kommun bära. Denna extra kostnad hade enligt motionären kunnat undvikas om Trafikverket hade belagt Mora-Siljan flygplats med trafikplikt. Till detta kommer enligt motionären att Trafikverket nu hävdar att eftersom Mora inte har trafikplikt får Dalaflyg AB inte upphandla flygtrafik, och därmed riskerar flygtrafiken att stoppas mellan Mora och Arlanda, vilket i sin tur kan få skadliga följdverkningar. Motionären efterfrågar därför att Trafikverket ges i uppdrag att utreda möjligheten att belägga Mora-Siljan flygplats med trafikplikt och tillgång till flygtrafik upphandlad av Trafikverket.

Nina Lundström (L) framhåller i kommittémotion 2016/17:3374 att tillgång till flyg har stor regional betydelse då det bidrar till den regionala konkurrenskraften och att de mindre flygplatserna som ofta delfinansieras av kommuner är viktiga för landets ekonomi. Enligt motionären gynnas även andra flygplatser genom att de erhåller intäkter varje år genom resande till och från regionala flygplatser. Mot denna bakgrund påtalar motionären att det behövs en översyn av de regionala flygplatsernas möjligheter att långsiktigt kunna bidra till tillväxten (yrkande 14.2).

Penilla Gunther m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2016/17:3399 den stora betydelse som de svenska regionala flygplatserna har för kommunikationen med Stockholm och andra orter i Sverige och världen. Enligt motionärerna kommer behovet av offentlig finansiering av infrastrukturinvesteringar på grund av höga fasta kostnader att variera efter flygplatsens storlek och normalt alltid vara större för mindre flygplatser. Mot bakgrund av de återkommande förslag som på olika sätt hotar de regionala flygplatsernas existens, anser motionärerna att statliga insatser behövs för att jämställa villkoren för de regionala och statliga flygplatserna. En möjlig organisation skulle kunna vara att staten finansierar och säkerställer drift av brand- och räddningstjänst, tull, polis, säkerhetskontroll, snöröjning och möjligen flygtrafikledning inom alla områden som är avgörande för att bedriva flygverksamhet medan den övriga driften finansieras av en lokal eller regional aktör. Motionärerna anser att en sådan konstruktion troligtvis skulle accepteras av EU-kommissionen och hänvisar till att liknande arrangemang finns i andra länder. Motionärerna påtalar mot denna bakgrund att finansieringsformen för de icke-statliga regionala flygplatserna behöver ses över (yrkande 6).

## Utskottets ställningstagande

### *Finansieringen av icke-statliga flygplatser*

När det gäller frågor om finansiering av de icke-statliga flygplatserna har utskottet behandlat sådana vid flera tidigare tillfällen, senast hösten 2016 när utskottet behandlade regeringens infrastrukturproposition (prop. 2016/17:21). I propositionen framhöll regeringen att tillgång till välfungerande flygförbindelser är viktigt för en grundläggande tillgänglighet till områden där alternativa transportsätt med realistiska restider saknas. Regeringen konstaterade också att de icke-statliga flygplatserna har en viktig roll att spela för att

uppnå en god tillgänglighet i hela landet vid sidan av det statliga basutbudet av flygplatser och att de statliga bidragen till icke-statliga flygplatser är betydelsefulla för finansieringen av driften vid dessa flygplatser. Vidare framhölls att stödet ska ses som ett komplement till flygplatsernas egen finansiering genom rörelseintäkter. Regeringen påminde också om att aktörerna med regionalt utvecklingsansvar i respektive län, inom ramen för länsplanerna för regional transportinfrastruktur, får besluta om bidrag för icke-statliga flygplatser som bedöms strategiskt viktiga för regionen. Regeringen pekade även på arbetet med att ta fram en svensk flygstrategi och att detta även inbegriper att behandla bl.a. förutsättningarna för och betydelsen av de icke-statliga flygplatserna.

Med anledning av infrastrukturpropositionen beslutade riksdagen den 13 december 2016 om att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den i sin kommande flygstrategi bör värna de regionala flygplatserna (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Trafikutskottet pekade i underlaget till riksdagsbeslutet bl.a. på att Sverige är ett glest befolkat land med stora avstånd, och på att Sverige därför är helt beroende av ett fungerande flyg. Utskottet betonade att de regionala icke-statliga flygplatserna spelar en mycket betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och att ett väl sammanhållet flygplatssystem är en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling. Utskottet pekade vidare på att de regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Utskottet framhöll att transportpolitiken ska präglas av ett starkt trafikslagsövergripande perspektiv och ett stort regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringar. Utskottet framhöll vidare att det därför är viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg. När det gäller den ekonomiska situationen vid de svenska flygplatserna konstaterade utskottet att den är bekymmersam för många regionala flygplatser. Utskottet hänvisade även till en rapport från Trafikanalys (rapport 2016:4) där det uppmärksammas att de allra flesta icke-statliga flygplatser med linjetrafik redovisar ett ekonomiskt underskott, vilket gör att många av dem är beroende av statliga och kommunala åtgärder för att överleva. Utskottet påtalade också att de granskningar som EU-kommissionen för närvarande genomför av ett antal regionala flygplatser som erhåller statsstöd innebär att det råder en osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Mot denna bakgrund framförde utskottet att det är angeläget att regeringen i sin aviserade flygstrategi tar hänsyn till de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever och att regeringen bör värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

I den flygstrategi som presenterades i januari 2017 pekar regeringen på att ansvaret för flygplatser som huvudsakligen betjänar allmänflyget är en kommunal angelägenhet eller en angelägenhet för enskilda intressenter. Med hänvisning till propositionen Vissa luftfartspolitiska frågor (prop. 1981/82:98), där den dåvarande regeringen fastslog att behov och förutsättningar för allmänflyget bedöms bäst på lokal eller regional nivå, konstaterar regeringen att det inte finns anledning att ändra detta synsätt.

I flygstrategin framhåller regeringen vidare att det statliga nationella basutbudet av flygplatser ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional och internationell tillgänglighet. Regeringen konstaterar också att en översyn bör göras av de svenska flygplatserna med utgångspunkt i att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser. Utskottet välkomnar detta. Regeringen anser vidare att långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering och ny teknik på sikt bör kunna minska behoven av offentligt stöd till flygplatser.

Med utgångspunkt i utskottets tidigare uttalanden om de regionala flygplatsernas betydelse välkomnar utskottet flygstrategins fokus på flygets stora betydelse för att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter. Utskottet anser även att det är bra att flygstrategin uppmärksammar det faktum att det i delar av landet finns få eller inga alternativ till flyget eftersom residerna skulle bli för långa. Utskottet vill även framhålla att det delar regeringens uppfattning att flygstrategin behöver följas upp och utvärderas för att säkerställa att den bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling av flyget och att detta bör göras tillsammans med aktörerna i flygbranschen.

### *Transportpolitiskt motiverad flygupphandling*

Utskottet påminner om att Trafikverket har ett uppdrag att verka för en grundläggande tillgänglighet i interregional kollektivtrafik där ett sätt att lösa tillgänglighetsproblem kan vara att avtala om trafik som inte kan upprätthållas kommersiellt. Innan ett avtal om trafik upphör görs en utredning om vilka brister som finns i tillgängligheten för berörda kommuner. Sådana utredningar följer en fastställd rutin som är lika för alla utredningar oavsett trafikslag.

Tillgängligheten till interregionala resmål mäts i en särskild modell för att avgöra om det är motiverat med en insats. Tillgängligheten i hela landet mäts enligt åtta kriterier som är framtagna under ett antal år med flera utredningar och remissomgångar, där kommuner och regioner haft möjlighet att ge synpunkter. Utskottet vill här peka på att i tillgänglighetsmodellen beaktas tillgängligheten lika för hela landet och i de fall det finns stora problem med tillgängligheten kan Trafikverket göra insatser för att skapa en grundläggande tillgänglighet.

De förslag som Trafikverkets utredningar kommer fram till måste även följa förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av luftrafik i gemenskapen (EU-luftrafikförordningen). Den reglerar bl.a. under vilka förutsättningar och på vilket sätt en medlemsstat kan köpa regelbunden flygtrafik. Medlemsstaten måste först införa allmän trafikplikt på flyglinjen. Den allmänna trafikplikten ska införas endast i den utsträckning som är nödvändig för att på flyglinjen säkerställa ett minimiutbud av regelbunden luftrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, prissättning eller minikapacitet. EU-luftrafikförordningen

fastställer även ramarna för när den planerade allmänna trafikplikten är att bedöma som nödvändig och adekvat.

Trafikverkets uppdrag innebär att inte göra större insatser än vad som krävs för att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet. Trafikverket har skrivit avtal som gäller från och med den 25 oktober 2015 till och med den 26 oktober 2019 på följande linjer, där den upphandlade trafiken i princip ska motsvara två dubbelturer på vardagar och en dubbeltur på söndagar:

- Hemavan–Vilhelmina–Arlanda
- Torsby–Hagfors–Arlanda
- Pajala–Luleå
- Sveg–Arlanda
- Östersund–Umeå.

Trafikverket har därefter upphandlat trafikavtal för Lycksele–Arlanda från och med den 12 juni 2016 till och med den 26 oktober 2019. Mellan den 25 oktober 2015 och den 12 juni 2016 gällde ett s.k. korttidsavtal på sträckan.

När det gäller Mora–Siljan flygplats kan utskottet konstatera att Trafikverkets tillgänglighetsundersökning (Flygutredning 2015–2019) visar att det inte finns grund för att införa trafikplikt för Mora. Däremot ger trafikplikten i fråga om sträckan Sveg–Stockholm möjlighet till en mellanlandning i Mora. Trafikverket kommer inför nästa avtalsperiod 2019–2023 åter att genomföra en flygutredning för att kartlägga behovet av flygtrafik för att förbättra tillgängligheten. Utredningen som planeras att genomföras omkring 2017–2018, dvs. i god tid före utgången av dagens avtal, kommer enligt uppgift från Trafikverket att omfatta Mora och förutsättningarna för att införa en eventuell trafikplikt.

### *Utskottets sammanfattande ställningstagande*

Utskottet vill liksom tidigare framhålla att de regionala flygplatserna både har haft och har en mycket stor betydelse för att utveckla sysselsättningen och näringslivet, och därmed kunna bo och leva i olika delar av Sverige. Utskottet har förståelse för att den ekonomiska situationen för många regionala flygplatser är bekymmersam och att de därför behöver statliga och kommunala åtgärder för att överleva. Utskottet vill i likhet med tidigare i denna fråga framhålla det angelägna i att statliga myndigheter, kommuner och landsting även fortsättningsvis vidtar de åtgärder som behövs för att främja att verksamheten kan fortgå vid de regionala flygplatserna i olika delar av landet och att resenärerna därmed kan erbjudas väl fungerande möjligheter att resa och förflytta sig. När det gäller finansiering av icke-statliga regionala flygplatser ser utskottet fram emot den översyn som regeringen aviserar i den nyligen presenterade flygstrategin och som har som utgångspunkt att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser. När det gäller upphandlad flygtrafik vill utskottet peka på att Trafikverket har aviserat att en flygutredning kommer att initieras under 2017–2018 inför nästa

avtalsperiod. Mot denna bakgrund finner utskottet inte anledning att ta några initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2016/17:321 (M), 2016/17:444 (M), 2016/17:505 (M), 2016/17:1631 (S), 2016/17:1755 (SD), 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 22, 2016/17:2804 (S), 2016/17:2966 (C), 2016/17:3374 (L) yrkande 14.2 och 2016/17:3399 (KD) yrkande 6.

## Arlanda och Bromma flygplats

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om Arlanda och Bromma flygplats. Utskottet pekar på den inriktning som regeringen ger uttryck för när det gäller fokusområden och prioriteringar i den nyligen presenterade flygstrategin och att regeringen aviserar att den avser att återkomma i frågan om Bromma flygplats.

Jämför reservation 4 (M).

### Tidigare behandling

Den 15 oktober 2014 enades stadshusmajoriteten i Stockholms stad om en ny s.k. plattform för Stockholms stad. Enligt överenskommelsen ska staden verka för att området där Bromma flygplats i dag ligger ställs om till ett stadsutvecklingsområde med bostäder senast 2022 givet att förhandlingarna med den förhandlingsperson som regeringen utsett visar att Bromma flygplats kan avvecklas utan att förutsättningarna för jobb och utveckling i regionen försämras.

Riksdagen har därefter riktat flera tillkännagivanden till regeringen om Bromma flygplats. Den 18 december 2014 beslutade riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att det inte bör tillsättas någon förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser (bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). Regeringen utsåg tidigare samma dag en särskild samordnare för att utreda framtiden för Bromma flygplats. I samordnarens uppdrag ingick att efter en förväntad begäran från Stockholms kommun pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. Enligt direktiven skulle uppdraget redovisas till Regeringskansliet senast den 20 oktober 2016. I mars 2015 riktade riksdagen åter ett tillkännagivande till regeringen om Bromma flygplats. I tillkännagivandet angavs att regeringen tydligt bör ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte ska läggas ned (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144).

Regeringen beslutade vid sitt sammanträde den 18 december 2015 att ändra det tidigare beslutet om uppdrag till en statlig samordnare för Bromma flygplats (dnr N2015/09059/PUB). Genom beslutet förkortades utredningstiden till den 31 mars 2016, och uppdraget begränsades till att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till

bostadsbebyggelse i Stockholm medan övriga delar av uppdraget upphörde (S2014/08973/PBB). Den statliga samordnaren redovisade den 31 mars 2016 en rapport och konstaterade i den bl.a. att flyget spelar en avgörande roll för längre resor i Sverige och för internationella resor och att frågorna om tillgänglighet därför är viktiga. I rapporten redovisade samordnaren vidare att det är viktigt att utveckla kapaciteten och effektiviteten vid Arlanda flygplats och att det är nödvändigt att bygga ut Arlanda för att stärka flygplatsens konkurrenskraft och roll som ett nationellt viktigt transportnav. Samordnarens uttalade vidare att Bromma flygplats inte har någon framtid när Arlanda klarar Stockholmsregionens hela behov av flygkapacitet. Samordnaren ansåg att när det finns ledig kapacitet på Arlanda också i högtrafik kommer en långsiktig planerad överflyttning av flygtrafiken från Bromma till Arlanda inte att påverka tillgängligheten negativt.

I maj 2016 riktade riksdagen åter ett tillkännagivande till regeringen om Bromma flygplats och denna gång med innebörden att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats (bet. 2015/16:TU14, rskr. 2015/16:226).

### **Motionerna**

Sofia Arkelsten m.fl. (M) framför i motion 2016/17:1531 att de är kritiska till förslaget om att stänga Bromma flygplats och framhåller att kapaciteten vid Arlanda flygplats inte är tillräcklig för att kunna ta emot det ökade antal avgångar som en stängning skulle medföra. Enligt motionärerna skulle en stängning drastiskt försämra tillgängligheten inom landet och ut i världen, vilket skulle få negativa följder för privatpersoner och företag. Motionärerna anser att Bromma flygplats ska bevaras och fortsätta utvecklas och därmed fungera som en viktig inrikesflygplats som säkerställer god tillgänglighet mellan huvudstaden och övriga landet. Mot denna bakgrund påtalar motionärerna att Bromma flygplats är viktig för hela landets tillgänglighet till huvudstaden men också för Stockholmsregionens utveckling (yrkande 3). Motionärerna pekar i samma motion även på att Stockholm som huvudstad toppar många internationella rankningar samtidigt som staden har brister när det gäller internationella flygförbindelser. Enligt motionärerna är det avgörande att Arlanda får fortsätta utveckla sin internationella verksamhet så att Stockholm är en attraktiv plats för huvudkontor att etablera sig på. I motionen efterfrågas därför att man börjar planera för byggandet av en fjärde bana på Arlanda för att långsiktigt säkra en väl utbyggd flygkapacitet (yrkande 4).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2016/17:2531 att Arlanda flygplats är viktig för tillväxt i hela landet. Enligt motionärerna måste Arlanda utvecklas som utrikesflygplats för att Sverige ska vara det självklara valet i Norden för t.ex. lokalisering av företags huvudkontor. I motionen efterfrågas därför att Arlandas funktion som Sveriges största flygplats utvecklas och värnas för att säkerställa jobb och tillväxt i hela landet (yrkande 23).



## Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att allt fler resenärer reser via Arlanda flygplats och antalet resenärer uppgick till 24,7 miljoner under 2016, vilket kan jämföras med 23,2 miljoner under 2015. Detta innebär en ökning för sjätte året i rad, och trenden pekar mot att Arlanda kommer att ha närmare 40 miljoner resenärer 2040. Vid Arlanda finns det i dag tre rullbanor med en total högsta kapacitet på 84 rörelser i timmen.

I december 2014 utsåg regeringen en statlig samordnare för flygkapacitet och bostäder i Stockholmsregionen. Samordnaren presenterade den 31 mars 2016 rapporten Mer flyg och bostäder och framförde där bl.a. att det är helt klart att Arlandas kapacitet på sikt måste byggas ut för att klara Arlandas kommande stora ökning av antalet resenärer. Enligt samordnaren handlar det då om att bygga en fjärde rullbana, som byggs parallellt med två tidigare banor. Med tre parallella banor ökar den maximala kapaciteten i högtrafik till fler än 120 rörelser i timmen. Enligt samordnaren krävs det även utbyggnader av uppställningsplatser, terminaler, servicefunktioner m.m. samt investeringar i markanslutningar till och från flygplatsen. Samordnarens rapport har remiss-hanterats och är för närvarande föremål för beredning inom Regeringskansliet.

Utskottet kan konstatera att frågan om att utveckla Arlanda som nav även har varit föremål för diskussioner och inspel i det arbete som föregått framtagandet av den svenska flygstrategi som regeringen presenterade i januari 2017. I den framhålls bl.a. att de nationella storflygplatserna har en särskilt viktig roll i sin funktion som nav för den nationella och internationella trafiken och att Arlanda flygplats i det sammanhanget har en särställning. När det gäller att stärka Arlanda som nav och storflygplats anges det i flygstrategin att Arlanda har en viktig roll som tillväxtmotor för den svenska ekonomin och att kapaciteten på flygplatsen och anslutande infrastruktur på sikt kan behöva byggas ut. Vidare uttalas att det bör införas US preclearance, dvs. amerikansk gränskontroll, på Arlanda flygplats för att främja nya direktlinjer till och från Sverige och stärka Arlanda flygplats som storflygplats.

I flygstrategin uppmärksammas att det redan i dag finns kapacitetsbrister på Arlanda och att detta gäller såväl uppställningsplatser för stora flygplan som andra delar av infrastrukturen. Vidare framhålls att utrikesflyget beräknas öka kraftigt på längre sikt medan inrikesflyget även framöver kommer att uppvisa en svag ökningstakt. Enligt prognoser från Swedavia AB kommer det totala antalet passagerare vid Arlanda flygplats i det närmaste att fördubblas fram till 2045 jämfört med i dag. Utskottet delar regeringens uppfattning att för att hantera framtida trafikvolymerna och klara miljömålen måste planeringen av en hållbar utbyggnad av både Arlanda flygplats och kringliggande infrastruktur påbörjas i god tid. Utskottet välkomnar därför den inriktning som regeringen uttalar i strategin om att den redan nu avser att ta initiativ till att förbättra förutsättningarna för en långsiktigt hållbar utveckling av Arlanda flygplats och säkerställa goda flygförbindelser till och från Sverige i framtiden.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen ska tillsätta ett Arlandaråd i syfte att skapa bättre förutsättningar för att utveckla Arlanda flygplats och att rådet som en del i detta i dialog och samverkan ska ta fram förslag till färdplan för Arlanda. Utskottet ser positivt på inriktningen att flygplatsen ska utvecklas utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken liksom tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen.

När det gäller Bromma flygplats kan utskottet konstatera att det vid ett flertal tillfällen, senast våren 2016 (bet. 2015/16:TU14), har understrukt flygplatsens betydelse. Riksdagen riktade då också ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats (rskr. 2015/16:226).

Regeringen pekar i den flygstrategi som presenterades i januari 2017 på att den rapport som samordnaren redovisade i mars 2016 har remitterats och att regeringen avser att återkomma i frågan.

Mot bakgrund av den inriktning som regeringen ger uttryck för när det gäller fokusområden och prioriteringar i den nyligen presenterade flygstrategin och att regeringen aviserar att den avser att återkomma i frågan om Bromma flygplats finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2016/17:1531 (M) yrkandena 3 och 4 samt 2016/17:2531 (M) yrkande 23.

## Marktransporter till flygplatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om marktransporter till och från flygplatserna. Utskottet pekar på att flyget är en del av transportsystemet, vilket innebär att flyget måste utvecklas i samverkan med övriga trafikslag för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem. Utskottet pekar på att markanslutningarnas betydelse och behovet av effektiva kollektivtrafikanslutningar påtalas både i den kommande infrastrukturplaneringen och i den nyligen presenterade svenska flygstrategin.

Jämför reservation 5 (C, L).

### Bakgrund

Med utgångspunkt i den planeringsprocess som presenterades i infrastrukturproposition 1992/93:176 (bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) genomförs planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. När riksdagen fattat beslut med

anledning av propositionen följer det andra steget, åtgärdsplaneringen. Trafikverk och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. De nationella planerna fastställs därefter av regeringen medan länsplanerna fastställs i länen.

Trafikutskottet behandlade hösten 2016 propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21). I propositionen redovisade regeringen behovet av åtgärder i transportsystemet för perioden 2018–2029 och lämnade förslag till ekonomisk ram och vägledning för prioritering i den planering av åtgärder i nationell plan som följer efter riksdagens beslut. Riksdagen fattade beslut med anledning av infrastrukturpropositionen den 13 december 2016 (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101).

## **Motionen**

Nina Lundström (L) framför i kommittémotion 2016/17:3374 att målet måste vara att öka de klimatsmarta marktransporternas andel för alla mer betydelsefulla flygplatser, där Arlanda är den största flygplatsen med de mest omfattande marktransporterna. Enligt motionären behövs det fler åtgärder så att fler resenärer väljer klimatvänliga marktransporter till och från flygplatserna (yrkande 16).

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis peka på att det i uppdraget till den statliga samordnaren av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet bl.a. ingick att se över hur förutsättningarna ser ut för goda anslutningar med marktransporter (väg och spårväg) till och från Arlanda. I den rapport som presenterades i mars 2016 pekade samordnaren bl.a. på den s.k. Stockholmsberedningen som i mars 2003 presenterade delbetänkandet Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen (SOU 2003:33) och att beredningen ansåg att marktransporterna till Arlanda behövde förbättras genom en utbyggd kollektivtrafik. Samordnaren konstaterade att regeringen inte fattade några särskilda beslut angående dessa förslag, men att kollektivtrafiken på befintlig infrastruktur hade förbättrats. När det gäller en utbyggnad av Arlanda flygplats pekade samordnaren bl.a. på ett starkt samband mellan utveckling av luftrum, utveckling av rullbanor och terminaler och utveckling av infrastruktur för marktransporter till och från flygplatsen.

Utskottet vill vidare peka på en rapport som Trafikverket tog fram i samband med den senaste infrastrukturpropositionen där det ges ett förtydligande av redovisningen av vilka typer av åtgärder som ingår i de områden som myndigheten har prioriterat (Redovisning av uppdrag att fördjupa inriktningsunderlaget angående trimning och effektiviseringar och miljöinvesteringar samt forskning och innovation, dnr N2016/01186/TIF). Utskottet vill här uppmärksamma att till de åtgärder som Trafikverket anger för en förbättrad

kollektivtrafik hör åtgärder som stöder kopplingen till kollektivtrafik till flygplatser. Utskottet vill vidare framhålla att i den infrastrukturproposition som regeringen presenterade hösten 2016 görs en hänvisning till att det inom flygområdet främst är kapaciteten i markanslutningarna till Arlanda som förs fram som område där kapaciteten behöver förbättras.

I den flygstrategi som presenterades i januari 2017 understryks att det är viktigt att ha ett trafikslagsövergripande synsätt och utgå från ett hela-resanperspektiv. Utskottet delar denna uppfattning. Flyget är en del av transportsystemet, vilket innebär att flyget måste utvecklas i samverkan med övriga trafikslag för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i sin helhet. Vidare anser utskottet i likhet med vad som anges i flygstrategin att vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser alla är viktiga delar i transportsystemet för att kunna erbjuda människor och näringslivet goda transportlösningar samt att effektiva kollektivtrafikanslutningar till flygplatserna är mycket viktiga med en sådan utgångspunkt.

Markanslutningarnas betydelse liksom behovet av effektiva kollektivtrafikanslutningar uppmärksammas i den kommande infrastrukturplaneringen och i den nyligen presenterade svenska flygstrategin. Utskottet anser därför inte att det för närvarande finns anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker motion 2016/17:3374 (L) yrkande 16.

## Flygtrafikledningstjänst

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten. Utskottet konstaterar att det inte har ändrat uppfattning om de motiv som uttalades inför den lagändring om flygtrafikledningstjänsten som trädde i kraft i augusti 2014.

Jämför reservation 6 (M, C, L, KD).

### Bakgrund

Flygtrafikledningstjänst är ett samlingsbegrepp som bl.a. omfattar flygtrafikledningstjänst, kommunikations-, navigerings- och övervakningstjänst samt informationstjänst för luftfarten. Begreppet flygtrafikledningstjänst omfattar flygkontrolltjänst och flyginformationstjänst.

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

### *Riksdagens tidigare behandling*

I samband med att luftfartslagen (2010:500) trädde i kraft den 1 september 2010 öppnades en möjlighet för den som driver en flygplats att själv ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen eller att upphandla denna tjänst på marknaden.

Riksdagen riktade våren 2012 ett tillkännagivande till regeringen om att eventuella ytterligare steg för att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten inte fick tas förrän beredningsarbetet med den statliga utredningen Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst (SOU 2012:27) hade avslutats. Tillkännagivandet innebar också att regeringen skulle återkomma till riksdagen och redovisa vilka åtgärder som behövdes för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till Försvarsmaktens behov (bet. 2011/12:TU15, rskr. 2011/12:248).

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

Trafikutskottet beslutade vid sitt sammanträde den 25 mars 2014 att ge trafikutskottets kansli i uppdrag att ta fram förslag till en lagrådsremiss om en återreglering av flygtrafiktjänsten vid flygplatser som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande, för att riksdagen skulle kunna ta ett initiativ till detta. Den 3 juni 2014 beslutade riksdagen att anta utskottets förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500). Ändringen innebar att rätten att själv ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats, eller att ge någon annan ett sådant uppdrag, inte ska gälla för flygplatser som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. Utskottet betonade att detta leder till att Försvarsmaktens behov tillförsäkras samtidigt som de regionala flygplatserna behåller sin möjlighet att reglera kostnaderna för flygtrafikledningstjänsten (bet. 2013/14:TU17, rskr. 2013/14:336).

### **Motionen**

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) pekar i kommittémotion 2016/17:2530 på den nya luftfartslagen som trädde i kraft 2010 och som öppnade möjligheten för den som driver en flygplats att själv ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen eller ge någon annan än Luftfartsverket i uppdrag att ombesörja denna tjänst. Motionärerna konstaterar att den dåvarande oppositionen dock valde att avskaffa denna rätt för luftrummet i anslutning till en flygplats som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. De regionala flygplatser som har upphandlat flygtrafikledning sänkte sina kostnader för flygtrafikledning med upp till 30 procent, men utan att statliga flygplatser får

lov att upphandla flygtrafikledningstjänsten är marknaden enligt motionärerna för liten för att kunna tillgodose de kommunala flygplatserna. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna att regeringen prövar förutsättningarna för att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten på statliga flygplatser för ökad effektivitet och med bibehållen säkerhet (yrkande 19).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att trafikutskottet våren 2014 föreslog en ändring i luftfartslagen (2010:500) med innebörden att rätten att själv ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats, eller att ge någon annan ett sådant uppdrag, inte ska gälla för flygplatser som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. Riksdagen antog förslaget, och lagen trädde i kraft den 15 augusti 2014. Ändringen i lagen motiverades bl.a. med att flygtrafikledningstjänsten, som är en mycket viktig myndighetsutövning, huvudsakligen bör utföras av en myndighet och att det är synnerligen angeläget att Försvarmaktens behov kan tillförsäkras i alla beredskapslägen.

I och med ändringen blev Luftfartsverket ensam leverantör av flygtrafikledningstjänst till bl.a. Swedavias flygplatser. Luftfartsverket tillhandahåller därmed flygtrafikledningstjänst för både civil och militär luftfart och sköter i dag flygtrafikledningstjänsten på 23 flygplatser i Sverige och tre kontrollcentraler i Stockholm, Malmö och Sundsvall, där den sistnämnda är kontrollcentral för fjärrstyrd lokal trafikledning för flygplatserna i Sundsvall och Örnsköldsvik. Vid sidan av att Luftfartsverket har monopol på flygtrafikledningstjänsten för under vägstrafiken och flygtrafikledningstjänsten i anslutning till flygplatser som helt eller delvis kontrolleras av staten är även det privatägda Aviation Capacity Resources AB (ACR) leverantör av flygtrafikledningstjänst. ACR bedriver för närvarande flygtrafikledning vid 14 torn i Sverige. Liksom tidigare noterar utskottet att det också finns möjligheter för flygplatser att bedriva flygtrafikledningstjänst i egen regi.

Då utskottet inte har ändrat uppfattning i frågan om att öppna marknaden för flygtrafikledningstjänster och fortfarande står fast vid de motiv som uttalades inför den lagändring om flygtrafikledningstjänsten som trädde i kraft i augusti 2014 avstyrker utskottet motion 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 19.

## Ett gemensamt europeiskt luftrum

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om processen för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum. Utskottet pekar på att det arbete som pågår med det gemensamma europeiska luftrummet inom EU har stor betydelse för att luftrummet ska kunna nyttjas på ett mer effektivt sätt. Utskottet konstaterar att det arbete som regeringen och myndigheterna utför för att driva och skynda på övriga EU-länder i frågan om ett gemensamt europeiskt luftrum visar att frågan har hög prioritet. Utskottet finner därmed inte anledning att ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 7 (M, C, L, 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 förslag till en förordning om en ram för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum. Rådet och parlamentet godkände förslaget i mars 2004. Därefter trädde ett andra paket med SES-regler i kraft 2009 (SES II), och 2013 lämnade kommissionen ett tredje paket med förslag (SES II+) till Europaparlamentet och rådet i avsikt att påskynda genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet för att hjälpa luftrumets användare i en besvärlig global konkurrensutsatt miljö och främja ekonomisk utveckling. Förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet om SES II+ är ännu inte avslutade.

### Motionerna

Annie Lööf m.fl. (C) framhåller i partimotion 2016/17:821 att lapptäcket av olika flygzoner leder till onödigt långa flygningar och att processen för ett gemensamt europeiskt luftrum behöver skyndas på. Med ett gemensamt europeiskt luftrum skulle enligt motionärerna kapaciteten i luftrummet kunna tudubblas, bränsleförbrukningen och kostnaderna minska och resenärerna komma fortare fram. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna att processen för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum skyndas på (yrkande 31.1).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) framhåller i kommittémotion 2016/17:2530 att flygtrafiken växer för varje år samtidigt som det finns en kostsam ineffektivitet i det europeiska luftrummet. Motionärerna pekar på att EU:s program Single European Sky (SES) bidrar till ett effektivt användande av luftrummet genom att möjliggöra för flygbolag att frångå landsgränser och

i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Genom en övergång från dagens 67 flygtrafikkontrollcenter i Europa till ett enda kan rakare flygvägar skapas liksom kortare väntetid i luften innan flygen kan landa. Motionärerna pekar på att flygets utsläpp skulle minska med ca 10–12 procent med ett gemensamt luftrum. Motionärerna framhåller därför att regeringen bör prioritera arbetet med Single European Sky för en effektivare användning av det europeiska luftrummet (yrkande 20).

### **Utskottets ställningstagande**

Sveriges prioritering av och pådrivande roll i arbetet med SES har behandlats tidigare i utskottet, senast våren 2016 (bet. 2015/16:TU14). Utskottet konstaterade då att Sverige lever upp till kraven i prestationssystemet med den planerade effektivisering av tjänsterna som motsvarar målen på EU-nivå, liksom med en undervägsavgift (en-route) som följer EU-målen. Utskottet pekade vidare på att det förslag till revidering av SES-förordningarna som kommissionen presenterade i juni 2013 skulle innebära ett omfattande ingrepp i medlemsstaternas ansvar med en relativt omfattande överflyttning av ansvar till EU-nivå och krav på kontroll av myndighetsutövning i respektive medlemsstat. Enligt uppgift från Näringsdepartementet har rådets behandling av förslaget lett till en utformning som är acceptabel för den svenska regeringen (december 2014). Utskottet noterar dock samtidigt att de vidare förhandlingarna med Europaparlamentet har blockerats av Spanien och Storbritannien som sinsemellan inte har någon uppgörelse om kommande lagstiftnings tillämpning på flygplatsen i Gibraltar. Situationen är därefter oförändrad, och frågan har inte tagits upp i rådet efter brexitomröstningen.

Utskottet vill samtidigt framhålla att Sverige och Danmark kan ses som föregångsländer genom att tillsammans fullt ut genomföra ett funktionellt luftrumsblock (functional airspace block, FAB) som blev ett krav i december 2012 enligt gällande lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet. Inom det dansk-svenska gemensamma luftrummet erbjuds fri ruttplanering för att möjliggöra kortast flygväg mellan två orter (free route airspace, FRAS). Arbetet har därefter fortskridit, och sedan juni 2016 tillämpas FRAS inom hela området Danmark, Estland, Finland, Lettland och Sverige. Enligt uppgift från Näringsdepartementet ska Norge ansluta sig till detta samarbete så snart de tekniska förutsättningarna klarats ut. I den flygstrategi som presenterades i januari 2017 anges att ett mål är att utvidga möjligheten till FRAS även över Nordsjön och de brittiska öarna till 2020.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att Sveriges arbete med att driva på i frågan om ett gemensamt europeiskt luftrum sker på flera olika sätt. En del i detta är att Luftfartsverket deltar i Single European Sky ATM Research (Sesar) som är ett EU-projekt som ska utveckla tekniska och operativa förutsättningar för det gemensamma europeiska luftrummet. Syftet är att förbättra kapaciteten och säkerheten i systemet. Projektet omfattar totalt en investering om ca 30 miljarder kronor fram till 2025.



Utskottet anser att det arbete som pågår med det gemensamma europeiska luftrummet inom EU har stor betydelse för att luftrummet ska kunna nyttjas på ett mer effektivt sätt. Utskottet kan även konstatera att det arbete som regeringen och myndigheterna utför för att driva och skynda på övriga EU-länder i frågan om ett gemensamt europeiskt luftrum visar att frågan har hög prioritet. Utskottet finner därmed inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker motionerna 2016/17:821 (C) yrkande 31.1 och 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 20.

## Avgiftsuttag för säkerhetsvakter på behörighetsområden på flygplatser

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av en viss del av utjämningsystemet för flygplatser kopplat till kostnaden för säkerheten på flygplatserna. Utskottet framhåller att det utjämningsystem som finns för att små flygplatser inte ska belastas med hela den kostnad som uppstår för säkerhetskontrollen är mycket viktigt för att även små flygplatser ska kunna upprätthålla den säkerhet som krävs för flygplatser i Sverige.

Jämför reservation 8 (M).

### Bakgrund

I lagen om luftfartsskydd (2004:1100) finns regler om avgifter för säkerhetskontroller. I 11 § anges att flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage ska täckas av en avgift. Denna avgift ska tas ut i ett avgiftsutjämningsystem som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002. Avgiften ska tas ut för varje avresande passagerare och ska vara lika för alla flygplatser i landet som ingår i avgiftsutjämningsystemet. Avgiften ska tas ut av de flygföretag som transporterar passagerarna. Av 12 § framgår att regeringen eller den myndighet regeringen utser får meddela föreskrifter om den avgift som ska tas ut. Vidare framgår av 13 § att regeringen eller den myndighet regeringen utser får meddela föreskrifter om avgiftens storlek och om hur inlutna avgifter ska fördelas för att täcka skäliga kostnader för luftfartsskydd.

### Motionen

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2016/17:2531 att för att förbättra lönsamheten för de regionala flygplatserna bör det ske en ändring av vissa tekniska avgiftsuttag så att flygplatser kan söka medel för s.k.

säkerhetsvakt på plattan. I Sverige finns ett utjämningsystem för att skydda mindre flygplatser från att drabbas hårt ekonomiskt av kostnader kopplade till säkerheten som innebär att samtliga passagerare betalar en fast summa på sin biljett som flygbolagen sedan betalar in till Transportstyrelsen. Flygplatser ansöker i sin tur om medel hos Transportstyrelsen som ska täcka kostnaderna för säkerheten. Motionärerna pekar på att enligt Transportstyrelsens tolkning har flygplatser inte möjlighet att ansöka om medel från detta utjämningsystem för att täcka kostnader för säkerheten på det område där flygplanen befinner sig. Då merkostnaderna runt flygsäkerheten har ökat, eftersom mindre flygplatser i dag behöver ha en säkerhetsvakt som övervakar flygplanen på plattan, innebär detta enligt motionärerna en betydande kostnadsökning jämfört med tidigare som behöver justeras. Motionärerna efterfrågar därför en översyn av en viss del av utjämningsystemet för flygplatser kopplat till kostnaden för säkerheten på flygplatserna för att stärka systemets legitimitet (yrkande 24).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis 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. Målet för luftfartsskyddet är att skydda passagerare, besättning, markpersonal, allmänhet och egendom från olagliga handlingar. När det gäller luftfartsskydd ansvarar Transportstyrelsen för tillsyn över de verksamhetsutövare som omfattas av det nationella säkerhetsprogrammet. Myndigheten utövar även den registerkontroll som genomförs vid en säkerhetsprövning av en person som exempelvis ska arbeta på en flygplats.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen uppgick kostnaden 2015 för säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage vid den flygplats som är billigast till 32 kronor per passagerare och vid den dyraste till 771 kronor. Den genomsnittliga kostnaden sett till samtliga flygplatser i landet uppgick till 41 kronor per passagerare.

Av lagen om luftfartsskydd framgår det att det är flygplatshavarens skäligena kostnader för säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage som ska täckas av avgiftsutjämningsystemet. Enligt Transportstyrelsen omfattas inte andra aktiviteter för luftfartsskydd, t.ex. tillträdesskydd och övervakning på flygplatsen, och uppkomna kostnader för sådana aktiviteter är därmed inte berättigade till ersättning enligt lagen. Transportstyrelsen konstaterar att när det gäller övervakningspersonal har det från myndighetens sida inte uttalats några krav på att det ska vara en särskilt avdelad person endast för övervakningsuppgiften, och eftersom det inte finns någon ändrad kravbild vad gäller övervakning av behörighetsområdet bör det enligt Transportstyrelsen inte heller uppstå några ökade kostnader som är relaterade till en ändrad kravbild för luftfartsskydd.

Utskottet vill avslutningsvis även peka på att frågan om utjämningsystemet för kostnader för säkerhetspersonal på flygplatser har varit föremål

för en interpellation till infrastrukturministern våren 2015 (ip. 2014/15:553) och att det i svaret uttalades att ministern kommer att säkerställa att Transportstyrelsen hanterar dessa frågor på ett sätt som inte försvårar onödigt mycket för de små flygplatserna. Utskottet anser i likhet med ministern att det utjämningsystem som finns för att små flygplatser inte ska belastas med hela den kostnad som uppstår för säkerhetskontrollen är mycket viktigt för att även små flygplatser ska kunna upprätthålla den säkerhet som krävs för flygplatser i Sverige och EU utan att behöva betala den overheadkostnad som det innebär att vara en liten flygplats med ganska få passagerare.

När det gäller frågan om en översyn av en viss del av utjämningsystemet för flygplatser kan utskottet notera att Transportstyrelsen i samband med arbetet med mindre justeringar i gällande förordningskrav har lyft frågan om möjliga undantag för säkerhetspersonal med uppgift att utföra övervakning och patrullering, dvs. det som omnämns som säkerhetsvakter. Enligt uppgifter som utskottet har inhämtat från Näringsdepartementet i januari 2017 är läget i denna fråga oförändrat, och det har inte heller i övrigt gjorts några ändringar i regelverket eller i kravbilden i förhållande till de mindre flygplatserna. För att få till ändringar i ersättningsmodellen för GAS, dvs. att utöka ersättningen till andra delar som inte rör säkerhetskontroll av passagerare och bagage, krävs enligt Näringsdepartementet sannolikt en ändring av lagstiftningen.

Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2016/17:2531 (M) yrkande 24.

## Byte av namn på flygplatser

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om byte av namn på flygplatser. Utskottet anser att det är upp till Swedavia som ägare till de aktuella flygplatserna att besluta i namnfrågorna.

### **Motionerna**

Birgitta Ohlsson (L) framför i motion 2016/17:1775 att Raoul Wallenberg är en utmärkt symbol för solidaritetens, öppenhetens och toleransens Sverige och Europa och att få andra svenskar har haft så stor betydelse. Motionären pekar på att ett namn på en flygplats blir välkänt för allmänheten och att många länder hedrar sina mest förtjänstfulla medborgare genom att döpa viktiga flygplatser efter dem. Mot denna bakgrund vill motionären att namnet på Arlanda Airport ändras till Raoul Wallenberg Airport.

Robert Hannah (L) framför i motion 2016/17:2013 att Torgny Segerstedt, som levde i Göteborg, bedrev en kamp mot nazismen och att hans livsverk är enastående och förtjänar att minnas. Motionären anser att mer behöver göras för att lyfta fram denna mans mod och gärningar i en tid när främlingsfientligheten åter vinner terräng. Enligt motionären skulle ett namnbyte till Landvetter

Torgny Segerstedts flygplats bli en tydlig internationell symbol för en välkomnande stad som står öppen för världen och som kämpar mot alla former av förtryck. Utifrån detta föreslår motionären att Landvetter döps om till Landvetter Torgny Segerstedts flygplats (Airport).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har återkommande behandlat motionsförslag om byte av namn på svenska flygplatser, och utskottet har då avstyrkt sådana motionsförslag. Utskottet har i sammanhanget pekat på att det är Swedavia, i egenskap av ägare till flygplatsen, som bör göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till bolagets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. Utskottet har även pekat 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 har det påtalats att flygresenärer inte reser till en flygplats utan till en destination.

Utskottet kan konstatera att människor i världen generellt har 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). Det bör dessutom beskriva vad det är för verksamhet och funktion, både i Sverige och utomlands (Airport). Utskottet anser att det finns en risk att Stockholm och Göteborg inte är tillräckligt internationellt välkända för att deras flygplatser ska klara av att bära ett personnamn och ändå vara välkända som destinationernas flygplats.

Utskottet vill även peka på att det finns kostnadsaspekter som måste beaktas när namnbyten övervägs då ett namnbyte kan innebära omfattande kostnader för att göra de ändringar som behövs i datasystem, material och skyltar och att sådana kostnader även skulle drabba utomstående parter som lokaltrafiken, SJ och Trafikverket m.fl. Det skulle också krävas omfattande resurser att marknadsföra ett nytt namn. Utskottet menar också att ett namnbyte riskerar att medföra ökade avgifter och att Swedavia förlorar det kapitalvärde som har byggts upp i varumärkena Arlanda och Landvetter under många år.

Utskottet kan avslutningsvis även konstatera att internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn. Mot bakgrund av vad som här anförts avstyrker utskottet motionerna 2016/17:1775 (L) och 2016/17:2013 (L).

## Alkoholtester för piloter och besättningspersonal

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om krav på att alkoholtesta piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget. Utskottet framhåller vikten av att regeringen även fortsättningsvis är pådrivande i flygsäkerhetsfrågor och att det på såväl nationell som internationell nivå säkerställs att piloter och besättningspersonal inte är onyktra i samband med flygningar.

Jämför reservation 9 (KD).

### Bakgrund

#### *Riksdagens tidigare behandling*

Alkoholkontroller inom luftfarten är en fråga som har behandlats av trafikutskottet vid flera tillfällen, senast våren 2016 (bet. 2015/16:TU14).

Riksdagen riktade våren 2005 ett tillkännagivande till regeringen om att lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet. Vid beredningen av ärendet pekade utskottet på det angelägna behovet av att man på ett tillförlitligt sätt kan säkra att flygbesättningen uppfyller de uppställda kraven på nykterhet och drogfrihet (bet. 2004/05:TU10, rskr. 2004/05:244). Tillkännagivandet behandlades därefter i proposition 2009/10:95 Luftfartens lagar, och sedan 2010 har polisen vid gränskontrollen möjlighet att göra stickprovsvisa kontroller av piloter, flygvärdinnor, stewardar, flygledare och flygtekniker (bet. 2009/10:CU15, rskr. 2009/10:295). Enligt reglerna som gällde innan 2010 fick polisen endast göra alkoholtester på flygpersonal om det fanns misstanke om eller indikation på att en person var berusad.

#### *Gällande regler*

Enligt uppgift från Transportstyrelsen finns det inga lagkrav på obligatoriska blåskontroller för piloter, busschaufförer och taxiförare. Det är i stället branschen själv som hanterar detta.

Samtliga medlemmar i besättningen, såväl piloter som kabinbesättningsmedlemmar, är skyldiga att rapportera om de misstänker att någon är onykter. Det gäller även teknisk personal som flygmekaniker, tankpersonal och lastmästare. Om det finns misstankar om att någon i besättningen är onykter ska en nykterhetskontroll genomföras av polisen.

I enlighet med de internationella reglerna gäller att

- alkohol inte får förtäras under flygning
- alkohol inte får förtäras åtta timmar eller senare före flygning
- under tiden mellan 24 timmar och åtta timmar före flygning ska stor försiktighet i fråga om alkohol iakttas

- piloten åtta timmar före flygning ska kunna köra bil utan att bryta mot svensk trafiklagstiftning (denna punkt är ett svenskt tillägg).

Den tillåtna promillehalten uppgår i Sverige i dag till 0,2. Detta gäller dock inte i alla länder utan kan skilja sig åt något.

## Motionen

Robert Halef m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2016/17:3391 på att det har uppdagats ett flertal fall där anställda på flyget ertappats med att vara alkoholpåverkade i tjänsten och att detta är något som kan medföra en stor risk för passagerarnas säkerhet och öka risken för flygplansolyckor. För att säkerställa passagerares trygghet och säkerhet efterfrågar motionärerna att det införs ett krav på att alkoholtesta piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget (yrkande 13).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill i likhet med tidigare framhålla vikten av att Sverige behåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard. Det är enligt utskottets mening aldrig acceptabelt att piloter och besättningspersonal dricker alkohol i samband med en flygning.

Utskottet vill också peka på att den europeiska flygsäkerhetsbyrån Easa har tagit fram ett antal rekommendationer för att förstärka flygsäkerheten. Dessa ingår nu i en handlingsplan som Easa tar fram på uppdrag av Europeiska kommissionen och som bl.a. innebär att flygbolag ska utföra ytterligare slumpmässig alkohol- och drogtestning av piloter. Från Näringsdepartementet har inhämtats att Easa inte kommer att kräva att alkohol- och drogtest för piloter m.fl. genomförs av flygbolagen; det blir även fortsättningsvis på frivillig basis. Däremot måste bolagen implementera ett förebyggande program mot drog- och alkoholproblem, och där bör tester rimligen ingå. Nationella slumpvisa alkotester ska koordineras av Easa, och ett bolag med fungerande egenkontroll ska då inte behöva bli utsatt för ytterligare tester. Tillgänglighet till pilotsupportprogram ska finnas hos alla bolag som bedriver kommersiell luftfart. Vid förstagångsundersökning på ett flygmedicinskt centrum ska drogtestning genomföras. Enligt Näringsdepartementet rekommenderar Easa att utförandet av slumpvisa tester sker på flygplatserna i de utrymmen som tillhandahålls för flygplansbesättningar eller motsvarande, men bör inte ske i cockpit.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att inrikesministern den 11 november 2015 besvarade en skriftlig fråga (2015/16:210) om införande av obligatoriska nykterhetskontroller av alla piloter inför en flygning. I svaret pekade ministern bl.a. på att alla aktörer som verkar inom luftfarten har ett ansvar att upprätthålla en god flygsäkerhet och att regelverken inom detta område huvudsakligen är internationella. Ministern konstaterade att både myndigheter och företag arbetar aktivt med luftfartssäkerhet och att detta även

innefattar frågan om alkoholpåverkad besättning. Ministern hänvisade vidare till de krav som finns på säkerhetsledningssystem och att flygföretagen genom dessa är skyldiga att ha ett ledningssystem som garanterar en säker verksamhet och därmed en säker luftfart. På svenska flygplatser genomförs årligen över 350 000 starter och lika många landningar, varav över 250 000 i kommersiell luftfart med två piloter i cockpit. Enligt ministern skulle det innebära mer än en miljon tester årligen att kontrollera varje pilot före varje start och efter varje landning, och ministern menade att det därför är ytterst tveksamt om obligatoriska kontroller av samtliga piloter, genomförda av polis, är det mest effektiva utnyttjandet av samhällets resurser för att förbättra flygsäkerheten ytterligare. Ministern konstaterade även att Polismyndigheten genomför alkoholutandningsprov på piloter när det finns underrättelser eller tips samt genom stickprovskontroller, vilket vid ett antal tillfällen lett till att alkoholpåverkade piloter har gripits.

Enligt uppgift från gränspolisen vid Arlanda gjorde de under 2015 ca 1 150 stickprovskontroller av piloter, flygvärdinnor, stewardessor, flygledare och flygtekniker på Arlanda flygplats. Stickprovskontroller tillämpas i de flesta länder, men inte överallt. Enligt gränspolisen vid Arlanda kan den möjlighet som nu införts när det gäller att genomföra stickprovskontroller ha preventiva effekter.

Utskottet vill liksom tidigare när utskottet behandlat frågor om alkoholkontroller inom luftfarten framhålla vikten av att regeringen även fortsättningsvis är 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 motion 2016/17:3391 (KD) yrkande 13.

## Drönare

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att det bör tas fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om detta. Övriga motionsförslag avslås.

Jämför reservation 10 (S, MP, V).

### 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. Andra benämningar för obemannade luftfartyg är t.ex. modellflyg, obemannade luftfartyg, obemannade luftfartygssystem, fjärrstyrda luftfartygssystem, UAS (unmanned aircraft system) och RPAS (remotely piloted aircraft system).

Den som flyger en drönare är skyldig att följa de lagar och föreskrifter som gäller för all luftfart. Vilka regler som gäller och om det krävs tillstånd beror främst på vad drönaren ska användas till. I enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:88) om obemannade luftfartyg (UAS) krävs tillstånd vid all flygning utom synhåll. Tillstånd krävs även för den som tjänar pengar på flygningen eller flyger på uppdrag. Även utprovning och forskning omfattas av tillståndskravet. Enligt gällande regler måste den som vill flyga inom en kontrollzon ansöka om detta hos flygtrafikledningen, dvs. Luftfartsverket eller annan leverantör av flygtrafiktjänst. En flygplats kontrollzon kan i vissa fall sträcka sig flera mil från flygplatsen. På Transportstyrelsens webbplats anges att en drönare som flyger inom kontrollzonen för en flygplats utsätter flyget för stora risker och att flygtrafiken har fått stängas av flera gånger på Sveriges största flygplatser för att drönare flugits inom kontrollzonen. Det finns också restriktionsområden i Sverige där det är förbjudet att flyga, t.ex. över fångelser, kärnkraftverk och nationalparker.

Utvecklingen och användningen av obemannade luftfartyg (drönare) har ökat snabbt under de senaste åren. I november 2016 fanns det knappt 1 600 svenska tillståndshavare för kommersiell verksamhet med drönare och ca 1 800 piloter/framförare av kommersiella drönare. Antalet tillståndshavare är relativt högt jämfört med andra EU-länder. Över 95 procent av tillståndshavarna har i dag flygfotografering eller filmning som huvudverksamhet. Inom Transportstyrelsen bedrivs ett arbete med att ta fram uppgifter kring sysselsättning m.m. inom branschen. Enligt uppskattningar från Transportstyrelsen finns det i dag, om inte s.k. mikrodrönare inkluderas, ca 200 000 drönare i Sverige som används för hobby- och nöjesflygning.

Med syftet att belysa ett antal aktuella frågor inom området har Transportstyrelsen under hösten 2016 tagit fram promemorian Drönare – nuläge, utmaningar och möjligheter. I promemorian framhålls att den fulla potentialen av drönare främst finns i det mervärde och de tjänster som drönare kan erbjuda andra branscher samt att även själva framtagandet av produkten och tillhörande applikationer är en potentiell marknad där svenska företag och svensk forskning förfogar över betydande kunskap. Det konstateras även att regelutvecklingen av drönare sker i snabb takt, men att denna utveckling samtidigt har svårt att hålla jämna steg med teknikutvecklingen. Den snabba takten inom EU när det gäller regelutveckling för drönare innebär enligt Transportstyrelsen att Sverige behöver kunna påverka och bevaka att den sker i rätt riktning med ett målbeskrivande, riskbaserat och proportionellt regelverk som innebär att samhället kan ta vara på den nya teknik och de tjänster som drönare möjliggör utan att försämra flygsäkerheten, förutsättningarna för en effektiv verksamhet i luftrummet eller säkerheten i övrigt.

## **Motionerna**

Edward Riedl (M) pekar i motion 2016/17:2103 på att användningen av drönare har ökat kraftigt i Sverige under de senaste åren. Motionären menar



att dessa farkoster har många positiva användningsområden och att deras kommersiella nytta ännu befinner sig i sin linda. Drönare kan t.ex. användas för att leverera post, dokumentera skogsområden och djurliv, leverera medicinsk utrustning till nödställda på otillgängliga platser och för bevakning. Samtidigt väcker den ökade användningen många frågor, och motionären menar att det finns anledning att tro att lagar och regler inte har hunnit utvecklas i samma snabba takt som drönartekniken. För att säkerställa både att den tekniska utvecklingen främjas och nyttjas väl och att centrala säkerhetsaspekter kring användningen beaktas efterfrågar motionären en översyn av lagar och regler kopplade till användningen av drönare.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) framför i kommittémotion 2016/17:2530 att samtidigt som tekniken för drönare utvecklas snabbt har lagstiftningen inte hängtt med. Drönare kommer att spela en allt viktigare roll i framtiden, t.ex. för paketleveranser, flygfoton, sjukvård, jordbruk och brottsbekämpning. Sverige ligger i teknisk framkant med många innovativa entreprenörer och företag, och chansen är stor att nya användningsområden och ny utveckling av drönare sker i Sverige. Samtidigt som teknikutvecklingen går snabbt och användningen ökar kraftigt finns det utmaningar kopplade till användningen av drönare. Detta har noterats vid flera tillfällen kring svenska flygplatser när den reguljära trafiken och drönarna ska samsas om utrymmet i luften. Motionärerna menar att en översyn av lagstiftningen samt införande av testverksamhet för drönare kan vara verkningsfullt för att de positiva sidor som tekniken för med sig inte ska riskeras samtidigt som t.ex. säkerhetsaspekter beaktas. Motionärerna efterfrågar därför att det tas fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten (yrkande 21).

Anders Hansson (M) framför i motion 2016/17:3262 att användandet av drönare har ökat markant och att detta kräver tillstånd som i första hand ges av Länsstyrelsen. Motionären konstaterar samtidigt att tillstånd kan behöva sökas från bl.a. Transportstyrelsen (om operatören av en drönare inte har direkt uppsikt över farkosten), Försvarmakten (om bilder ska publiceras eller spridas) och Luftfartsverket (om drönaren används i närheten av flygplatser). Med anledning av att användning av drönare ökar uppkommer behovet av en förenklad tillståndsgivning. Risken är enligt motionären annars att användande sker utan tillstånd till stort men för allmänheten. Motionären efterfrågar därför att en samordning av tillståndsgivningen för användandet av drönare övervägs (yrkande 2).

Robert Halef m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2016/17:3391 på att flera allvarliga incidenter med drönare har rapporterats i skyddade luftrum i Sverige under de senaste åren. Enligt motionärerna skulle en kollision mellan en drönare och ett flygplan med största sannolikhet få ödesdigra konsekvenser för flygplanet och riskera många människors liv. De rapporterade incidenterna har inneburit stora kostnader då flygplatser tvingats stänga och flygningar ställts in. För att motverka denna allvarliga utveckling och förhindra potentiella trafiksäkerhetsrisker i luftrummet anser motionärerna att Transportstyrelsen

bör ges i uppdrag att se över och föreslå skärpta regler för användningen av drönare för att säkra flygsäkerheten (yrkande 16). I samma motion efterfrågas vidare att den som styr drönaren straffbeläggs med böter när flygsäkerheten hotas (yrkande 17).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet kan inledningsvis konstatera att användningen av drönare har ökat kraftigt i Sverige liksom i andra länder under de senaste åren. Drönare kan förväntas komma att spela en allt viktigare roll i framtiden, t.ex. för paketleveranser, flygfoton, sjukvård, jordbruk och brottsbekämpning.

Många innovativa entreprenörer och företag ligger i teknisk framkant och öppnar upp för goda möjligheter till nya användningsområden och ny utveckling av drönare i Sverige. Utskottet vill vidare uppmärksamma att det samtidigt finns utmaningar kopplade till användningen av drönare. Detta har noterats vid flera tillfällen kring svenska flygplatser när den reguljära trafiken och drönarna ska samsas om utrymmet i luften.

Utskottet vill framhålla vikten av en fortsatt utveckling där nya användningsområden för drönare främjas, samtidigt som denna utveckling måste följas av ett systematiskt säkerhetsarbete för att motverka ökade olycksrisker och tillbud. Utskottet anser att den nuvarande situationen med olika nationella regler inom EU inte är tillfredsställande och vill därför understryka betydelsen av att Regeringskansliet och berörda myndigheter fortsätter att driva ett aktivt arbete kring drönare, inte minst i det pågående arbetet med att ta fram ett europeiskt flygsäkerhetsregelverk. Utskottet anser i likhet med tidigare att det också är angeläget att ett EU-gemensamt regelverk för drönare tas fram och kommer på plats så snart som möjligt.

Utskottet välkomnar att även regeringen i den flygstrategi som presenterades i januari 2017 uppmärksammar den potential som drönare har när det gäller att ersätta bemannad luftfart vid t.ex. kartering och inspektioner eller för att komma åt svårtillgängliga miljöer eller miljöer som är farliga för människor. Utskottet delar också regeringens uppfattning att det därför är viktigt med regelverk som stöder den tekniska utvecklingen och de möjligheter som tekniken innebär samtidigt som det är viktigt att beakta frågor om personlig integritet, säkerhet och användningen av luftrummet. Utskottet anser att det är positivt att EU-gemensamma regler för drönare håller på att tas fram och anser att det är angeläget att sådana finns på plats inom en snar framtid.

Utskottet noterar att regeringen i den nyligen presenterade flygstrategin pekar på att den svenska drönarregleringen behöver ses över mot bakgrund av både den kraftigt ökade användningen av drönare och den pågående regelutvecklingen på internationell nivå. Med utgångspunkt från den snabba utvecklingstakten inom området anser utskottet samtidigt att det behövs en tydligare precisering av när en sådan översyn ska genomföras. Utskottet anser vidare att drönarrelaterade frågor har getts ett alltför begränsat utrymme i den flygstrategi som regeringen nyligen presenterade.

Det finns ett snabbt växande behov att sätta ett tydligt fokus på utvecklingen inom drönarområden så att de positiva sidor som tekniken för med sig inte ska riskeras samtidigt som olika säkerhetsaspekter också måste beaktas. Utskottet anser därför att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den bör ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten. Därmed tillstyrker utskottet motion 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 21 och tillstyrker delvis motionerna 2016/17:3391 (KD) yrkande 16 och 2016/17:2103 (M).

### *Samordnad tillståndsgivning*

Utskottet kan konstatera att det i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter om obemannade luftfartyg krävs tillstånd vid all flygning inom synhåll och att tillstånd även krävs för den som tjänar pengar på flygningen eller flyger på uppdrag. Det krävs i dag tillstånd från Transportstyrelsen för all flygverksamhet som inte är för rent privata syften och hobbyflyg, som modellflyg, vilket innebär att tillståndskrav även finns om man ska flyga inom synhåll. Den som vill flyga inom en kontrollzon måste ansöka om detta hos Luftfartsverket eller annan leverantör av flygtrafiktjänst.

När det gäller frågan om samordning av tillståndsgivningen för användningen av drönare kan nämnas att det i dag finns information på Transportstyrelsens hemsida om vilka andra tillstånd som kan behöva sökas från andra myndigheter.

Utskottet kan konstatera att det nyligen har skett förenklingar inom området sett till tillståndsgivning. Transportstyrelsen har nyligen sett över ansökningsprocessen för tillstånd, och det innebär att det sedan november 2016 är möjligt att ansöka om tillstånd via en e-ansökan för de mindre kategorierna av drönare (dvs. kategori 1A och 1B).

Utskottet vill här även peka på att Transportstyrelsen sedan 2015 har en myndighetsintern strategi för arbetet med obemannade luftfarkoster i syfte att samla resurser och åstadkomma en helhetssyn för att kunna tillhandahålla en effektiv och rättvis behandling av dessa så att de kan integreras på ett säkert och ordnat sätt inom luftfarten.

Mot bakgrund av bl.a. det förenklingsarbete som skett anser utskottet inte att det finns anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2016/17:3262 (M) yrkande 2.

### *Strängare påföljder vid trafikfarlig flygning med drönare*

Med anledning av vad som anförs i motion 2016/17:3391 (KD) yrkande 17 vill utskottet framhålla att det aldrig kan anses acceptabelt att flygning sker på ett sådant sätt att flygsäkerheten hotas. Det är därför viktigt med kännbara påföljder i de fall som överträdelser sker mot de regler som gäller inom luftfartsområdet. Under 2016 rapporterades 36 händelser kopplade till otillåten flygning intill flygplatser, vilket kan jämföras med 34 stycken under 2015.

Enligt Transportstyrelsen kan denna ökning trots allt ses som ett framsteg med beaktande av det allt större antalet drönare i Sverige.

I enlighet med lagstiftningen innebär flygning med drönare att flygning sker med ett luftfartyg. När det gäller överträdelser som hotar trafiksäkerheten finns redan i dag påföljder för detta. I luftfartslagens ansvarsbestämmelser anges att den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara kan dömas för vårdslöshet i flygtrafik till böter eller fängelse i högst sex månader. Om brottet är grovt kan påföljden bli fängelse i högst två år.

Då utskottet finner att det i nuvarande lagstiftning redan finns regler och påföljder som tillgodoser motionärernas yrkande avstyrker utskottet motion 2016/17:3391 (KD) yrkande 17.

# Reservationer

## 1. En strategi för luftfarten, punkt 1 (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Emma Wallrup (V), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1657 av Kristina Nilsson och Hans Hoff (båda S),

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 18 och

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 15.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis välkomna den svenska flygstrategi som regeringen presenterade i januari 2017. Vi anser i likhet med vad som anförs i strategin att flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft och har stor betydelse för att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter inrikes och utrikes. Vi välkomnar också den inriktning som uttrycks i flygstrategin om att den ska bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt, liksom att det fortsatta utvecklingsarbetet ska bygga på dialog, samverkan och kunskapsutbyte. Vi anser även att det är värdefullt att representanter från myndigheter, intresseorganisationer och andra aktörer bjöds in till att medverka i diskussioner när strategin togs fram. På detta sätt har en allsidig belysning kunnat göras med utgångspunkt från perspektiv och kunskaper från ett antal olika områden som har relevans för utvecklingen av den framtida luftfarten.

Vi ser även positivt på den stora bredd som flygstrategin tar sikte på när det gäller de fokusområden och prioriteringar som lyfts fram, dvs. vikten av god tillgänglighet, hållbar utveckling av Arlanda, minskad miljö- och klimatpåverkan, hög flygsäkerhet, rättvisa villkor och sund konkurrens, forskning och innovation samt ökad export av svenska varor och tjänster. Vi anser att det är viktigt att det fortsatta arbetet i enlighet med strategin ges hög prioritet.

Mot bakgrund av att regeringen i januari 2017 presenterade en flygstrategi med tydliga prioriteringar och fokusområden och att bl.a. flera av branschens aktörer bjudits in att medverka vid framtagnandet anser vi att motionsförslagen kan förväntas bli helt eller delvis tillgodosedda. Vi vill även framhålla att det i flygstrategin anges att den kommer att följas upp för att säkerställa att genomförandet av den bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling av flyget. Med anledning av flyget och flygplatsernas stora betydelse som naturliga delar

i transportsystemet avser vi att följa utvecklingen och de insatser som görs för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart resande.

Riksdagen bör därmed avslå samtliga här behandlade motionsförslag.

## **2. Regionala flygplatser, punkt 2 (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 22 och

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 14.2,

bifaller delvis motionerna

2016/17:321 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M) och

2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 6 och

avslår motionerna

2016/17:444 av Finn Bengtsson m.fl. (M),

2016/17:505 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2016/17:1631 av Hanna Westerén (S),

2016/17:1755 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD),

2016/17:2804 av Hans Unander m.fl. (S) och

2016/17:2966 av Peter Helander (C).

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla att de stora avstånden i Sverige innebär att ett fungerande flyg för att lätt kunna ta sig till Stockholm och övriga världen är helt avgörande för både befolkningen och näringslivet och att de regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällena och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Vi vill även understryka att de regionala flygplatserna är bra för andra flygplatser eftersom dessa erhåller intäkter varje år genom resandet till och från de regionala flygplatserna. Tillgång till flyg har stor regional betydelse då det bidrar till den regionala konkurrenskraften, och vi anser att de mindre flygplatserna som ofta delfinansieras av kommuner är viktiga för landets ekonomi. Vi vill i detta sammanhang peka på att de granskningar som EU-kommissionen genomför av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd innebär att det råder en stor osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Vi anser också att de problem som de regionala flygplatserna

i dag upplever dessvärre inte får en tillräckligt ingående och allsidig belysning i den flygstrategi som regeringen presenterade i januari 2017. Vår uppfattning är att det behövs ett mer systematiskt arbete än i dag för att stärka villkoren för svenskt flyg så att de regionala flygplatserna och deras fortlevnad värnas samt att det behövs en översyn av de regionala flygplatsernas möjligheter att långsiktigt kunna bidra till tillväxten.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **3. Regionala flygplatser, punkt 2 (SD)**

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:1755 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) och

2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 6 och  
avslår motionerna

2016/17:321 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2016/17:444 av Finn Bengtsson m.fl. (M),

2016/17:505 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2016/17:1631 av Hanna Westerén (S),

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 22,

2016/17:2804 av Hans Unander m.fl. (S),

2016/17:2966 av Peter Helander (C) och

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 14.2.

#### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis peka på den stora betydelse som de svenska regionala flygplatserna har för kommunikationen med Stockholm och andra orter i Sverige och världen. Vi finner det mot denna bakgrund oroväckande att det återkommande kommer förslag som på olika sätt hotar de regionala flygplatsernas existens. Vi anser därför att det behövs statliga insatser för att jämställa villkoren för de regionala och statliga flygplatserna. En möjlig organisation skulle enligt vår mening kunna vara att staten finansierar och säkerställer drift av brand- och räddningstjänst, tull, polis, säkerhetskontroll, snöröjning och möjligen flygtrafikledning inom alla områden som är avgörande för att bedriva flygverksamhet, medan den övriga driften finansieras av en lokal eller regional aktör. En sådan konstruktion skulle troligtvis

accepteras av EU-kommissionen då det redan i dag finns liknande arrangemang i andra länder. Mot denna bakgrund anser vi att finansieringsformen för de icke-statliga regionala flygplatserna behöver ses över.

Vidare önskar vi belysa vikten av Vilhelmina flygplats (South Lapland Airport), en av de flygplatser som har störst upptagningsområde. De flygplatser som tar större flygplan och kan utgöra alternativ till Vilhelmina är flygplatserna i Umeå eller Åre-Östersund, och till båda dessa är restiden 3 timmar från Vilhelmina. Den 1 januari 2018 träder ett nytt EU-regelverk i kraft som ska harmonisera klassificeringen av flygplatser inom gemenskapen. Vi vill i detta sammanhang uppmärksamma att det nya regelverket kan komma att medföra att kapaciteten begränsas på så sätt att flygplan med maximalt 19 sittplatser kan trafikera South Lapland Airport. Enligt vår uppfattning främjar detta inte utveckling och satsningar på turism i södra Lapland. Andra kommersiella alternativ som står till buds är Inlandsbanan, men den är bara öppen tre månader om året och då erbjuds endast få avgångar på sträckan. Vi anser att South Lapland Airport behöver en ny och längre landningsbana för att kunna locka turisterna att besöka de närliggande kommunerna. En ny landningsbana skulle även öppna upp möjligheten att kunna ta mot direktflyg från hela Europa och övriga världen. För att få hela Sverige att leva anser vi därför att det behövs en utredning av förutsättningarna för ekonomisk hjälp vid byggandet av ny landningsbana i Vilhelmina.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

#### **4. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 3 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 23 och avslår motion

2016/17:1531 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkandena 3 och 4.

##### *Ställningstagande*

I en alltmer globaliserad värld är goda utrikesförbindelser avgörande för Sveriges konkurrenskraft. Arlanda flygplats är viktig för tillväxt i hela landet, och vi anser att den måste utvecklas som utrikesflygplats för att Sverige ska



vara det självklara valet i Norden för t.ex. lokalisering av företags huvudkontor. Vi ser även att om preclearance till USA, dvs. amerikansk gränskontroll, kan införas på sikt kommer förutsättningarna för fler direktförbindelser att öka, vilket ytterligare kommer att stärka Arlandas position. Vi anser därför att regeringen på ett mer tydligt sätt än den hittills har gett uttryck för bör utveckla och värna Arlandas funktion som Sveriges största flygplats för att på så sätt säkerställa jobb och tillväxt i hela landet.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## **5. Marktransporter till flygplatser, punkt 4 (C, L)**

av Anders Åkesson (C) och Nina Lundström (L).

### *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  
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 16.

### *Ställningstagande*

Vi anser att för alla mer betydelsefulla flygplatser måste målet vara att öka de klimatsmarta marktransporternas andel. I Sverige är Arlanda den flygplats som är störst och har de mest omfattande marktransporterna. Vår uppfattning är att det behövs fler åtgärder som syftar till att minska utsläppen från marktransporterna så att fler resenärer väljer klimatvänliga marktransporter. I detta sammanhang kan det noteras att för t.ex. Skavsta flygplats gäller att över hälften av marktransporterna sker med bil. Om detsamma kommer att gälla när Ostlänken utvecklas kan detta leda till att resvolymen ökar och att nya resmönster etableras. Vi anser att vi behöver en inriktning där målsättningen är att de klimatvänliga marktransporterna ökar betydligt även där. Vi vill därför peka på behovet av fler åtgärder som syftar till att fler resenärer väljer klimatvänliga marktransporter till och från flygplatserna.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## **6. Flygtrafikledningstjänst, punkt 5 (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 19.

*Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla att flygsäkerheten alltid måste komma i första hand när det gäller flygtrafikledningstjänsten. Den nya luftfartslagen som trädde i kraft 2010 öppnade möjligheten för den som driver en flygplats att själv utföra flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen eller ge någon annan än Luftfartsverket i uppdrag att ombesörja denna tjänst. Vi vill i detta sammanhang förtydliga att en konkurrensutsättning av den lokala flygtrafikledningstjänsten inte innebär att säkerheten riskerar att försämrats. Vi anser därför att det är olyckligt att den dåvarande oppositionen valde att avskaffa denna rätt till luftrummet i anslutning till en flygplats som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. Vi har kunnat ta del av att de regionala flygplatser som har upphandlat flygtrafikledning sänkte sina kostnader för flygtrafikledning med upp till 30 procent, vilket är en mycket betydelsefull sänkning med hänsyn till att kostnaden för flygtrafikledning ofta är den enskilt största kostnadsposten i driften av en flygplats. Den dåvarande oppositionens beslut att återförstatliga flygtrafikledningstjänsten för statliga flygplatser var enligt vår uppfattning mycket illa genomtänkt. Vi anser därför att regeringen bör pröva förutsättningarna för att återigen konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten på statliga flygplatser för ökad effektivitet och med bibehållen säkerhet.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

**7. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 6 (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

*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 motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 31.1 och  
2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 20.

### *Ställningstagande*

Vi kan se en utveckling där flygtrafiken växer för varje år samtidigt som det finns en kostsam ineffektivitet i det europeiska luftrummet. Det lapptäckte av olika flygzoner som finns över Europa leder till onödigt långa flygningar, och processen för ett gemensamt europeiskt luftrum behöver därför skyndas på. Ett gemensamt europeiskt luftrum skulle bidra till att luftrummet kan användas mer effektivt eftersom flygbolagen då kan frångå landsgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Vi anser att en övergång från dagens 67 flygtrafikkontrollcenter i Europa till ett enda kan medverka till att skapa rakare flygvägar liksom kortare väntetid i luften innan flygen kan landa. Därmed skulle flygets utsläpp kunna minskas med ca 10–12 procent. Med ett gemensamt europeiskt luftrum skulle kapaciteten i luftrummet kunna tio-dubblas, bränsleförbrukningen och kostnaderna minskas och resenärerna komma fortare fram. Vi anser därför att regeringen bör prioritera arbetet med ett gemensamt europeiskt luftrum och att processen för att skapa ett sådant bör skyndas på.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

### **8. Avgiftsuttag för säkerhetsvakter på behörighetsområden på flygplatser, punkt 7 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

### *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  
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24.

### *Ställningstagande*

För att förbättra lönsamheten för de regionala flygplatserna anser vi att vissa tekniska avgiftsuttag bör ändras så att flygplatser kan söka medel för s.k. säkerhetsvakt på plattan. Vi kan konstatera att det nuvarande utjämnings-system som finns för att skydda mindre flygplatser från att drabbas hårt av kostnaderna kopplade till säkerheten är utformat utifrån att samtliga passagerare betalar en fast summa på sin biljett som flygbolagen sedan betalar in till

Transportstyrelsen. Flygplatserna ansöker i sin tur om medel hos Transportstyrelsen som ska täcka kostnaderna för säkerheten. Vi anser att den tolkning som Transportstyrelsen gör är olycklig. Den innebär att flygplatserna inte har möjlighet att ansöka om medel från detta utjämningsystem för att täcka kostnader för säkerheten på det område där flygplanen befinner sig. Då merkostnaderna runt flygsäkerheten har ökat, eftersom mindre flygplatser i dag behöver ha en säkerhetsvakt som övervakar flygplanen på plattan, innebär detta en betydande kostnadsökning jämfört med tidigare, och vi anser att detta behöver justeras. Mot denna bakgrund anser vi att det behövs en översyn av en viss del av utjämningsystemet för flygplatser kopplat till kostnaden för säkerheten på flygplatserna för att stärka systemets legitimitet.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **9. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal, punkt 9 (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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  
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 13.

### *Ställningstagande*

Det är mycket oroande att det vid flera tillfällen har uppdagats att piloter och flyganställda har varit berusade i tjänsten i samband med att de ansvarat för passagerarflygningar. Många passagerares liv riskeras genom detta, då risken för flygplansolyckor ökar. Jag anser att detta inte är acceptabelt. För att säkerställa passagerares trygghet och säkerhet anser jag att det bör införas ett krav på att alkoholtesta piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **10. Drönare, punkt 10 (S, MP, V)**

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Emma Wallrup (V), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:2103 av Edward Riedl (M),

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 21,

2016/17:3262 av Anders Hansson (M) yrkande 2 och

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 16 och 17.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att utvecklingstakten när det gäller drönare har gått mycket snabbt och det finns en stor medvetenhet om att det behövs regler inom området. Reglerna bör medföra att nyttiga utvecklingsområden kan tas till vara, men också att luftfarten även fortsättningsvis präglas av hög trafik-säkerhet där driften av drönare kan ske på ett tryggt och säkert sätt för det omgivande samhället.

Drönare utgör en fantastisk möjlighet både för luftfartygstillverkningsindustrin, särskilt för små och medelstora företag, och för de många företag inom och utanför luftfartssektorn som kommer att kunna integrera drönare i sin verksamhet och på så sätt öka sin effektivitet och konkurrenskraft. Vi är samtidigt medvetna om att dagens regler för luftfartssäkerheten inte är anpassade till drönare. Vi vill dock också betona att man i utformningen av regelverk måste beakta behovet av att ny utveckling inte hindras av onödigt betungande och kostsamma regler och förfaranden. Vi kan konstatera att regler för luftfart inte kan ses som nationella angelägenheter utan något som måste arbetas fram gemensamt. I detta sammanhang vill vi uppmärksamma det pågående arbete som sker i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet och som är inriktat på att utarbeta mer detaljerade regler som kommer att möjliggöra drönanvändning och utveckling av branschnormer. Vi vill även uppmärksamma att det inom den internationella civila luftfartsorganisationen ICAO finns en panel för drönare i form av arbetsgruppen Remotely Piloted Aircraft Systems Panel (RPASP) som bl.a. arbetar med att anpassa Chicago-konventionens annex och övriga dokument från ICAO för att möjliggöra internationell obemannad luftfart. I panelens arbete medverkar för Sveriges del representanter från Transportstyrelsen.

Vi vill samtidigt framhålla att Transportstyrelsen i linje med de transportpolitiska målen och i syfte att åstadkomma förenklingar presenterade ett förslag till nya föreskrifter för drönare i maj 2016. I den remisshantering som därefter vidtog framkom synpunkter som Transportstyrelsen behöver analysera vidare. Det gäller t.ex. att större hänsyn kan behöva tas till bl.a. polis och ambulans såväl som till försvarsmakten, men även till andra kommersiella luftfartyg som opererar på låga flyghöjder. Vår bedömning är att regelutvecklingsarbetet inom området är både mångfacetterat och komplext och att

det därför måste finnas förståelse för den tid som behövs innan väl avvägda regelförslag kan presenteras.

Med detta sagt anser vi att den nyligen presenterade flygstrategin visar att det finns en stor medvetenhet inom regeringen kring behovet av att se över den svenska drönarregleringen och att detta bör ske utifrån både den kraftigt ökade användningen av drönare och den pågående regelutvecklingen på internationell nivå. Vi vill även peka på att regeringen i flygstrategin framhåller den stora potential som drönare har när det kommer till att ersätta bemannad luftfart vid t.ex. kartering och inspektioner eller för att komma åt miljöer som är svårtillgängliga eller farliga för människor och att det därför är viktigt med regelverk som stöder den tekniska utvecklingen och de möjligheter som tekniken innebär. Vi vill slutligen också understryka att regeringen framhåller vikten av att beakta frågor om personlig integritet, säkerhet och användningen av luftrummet när det gäller drönarutvecklingen. Vi vill även framhålla att regeringen i flygstrategin ger uttryck för att det är positivt att EU-gemensamma regler om drönare håller på att tas fram och att regeringen anser att det är angeläget att sådana finns på plats i närtid. Vi vill även understryka att regeringen framhåller det arbete som bedrivs inom ICAO för att möjliggöra internationell drönartrafik men att regeringen samtidigt betonar att det utifrån den kraftigt ökade användningen av drönare och den pågående internationella regelutvecklingen också finns ett behov av att se över den svenska drönarregleringen.

Av redovisningen ovan framgår att frågor som gäller drönaranvändningen och behovet av ett utvecklat regelverk på området är väl uppmärksammade i pågående initiativ.

Riksdagen bör därmed avslå samtliga här behandlade motionsförslag.

# Särskilt yttrande

## **En strategi för luftfarten, punkt 1 (V)**

Emma Wallrup (V) anför:

Jag anser att regeringens flygstrategi i delar innehåller en inriktning för att bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Flygstrategin saknar dock en tydlig målformulering om hur flygsektorns klimatpåverkan ska minska. De internationella överenskommelserna, som t.ex. ICAO-överenskommelsen, är inte tillräckliga för att hindra de ökade utsläppen från flygresandet. Sverige behöver i ökad utsträckning ta nationella initiativ, som t.ex. den av regeringen aviserade flygskatten, för att minska flygets klimatpåverkan. Vi i Vänsterpartiet vill också se en successiv minskning av flyget och ersätta det med andra transportslag där det är möjligt, t.ex. en utbyggd tågtrafik.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2016/17

*2016/17:321 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna om tillgången till Västerås flygplats och andra regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:444 av Finn Bengtsson m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av Linköping City Airport och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:505 av Jesper Skalberg Karlsson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Gotlands särskilda behov av konkurrenskraftig flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C):*

31.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skynda på processen för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum och främja utveckling av biodrivmedel till flygindustrin och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum.*

*2016/17:1531 av Sofia Arkelsten m.fl. (M):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma flygplats är viktig för hela landets tillgänglighet till huvudstaden men också för Stockholmsregionens utveckling och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja planering av byggandet av en fjärde bana på Arlanda för att långsiktigt säkra en väl utbyggd flygkapacitet och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1631 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.



*2016/17:1657 av Kristina Nilsson och Hans Hoff (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell strategi för inrikesflyget och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1755 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ekonomisk hjälp vid byggandet av ny landningsbana i Vilhelmina och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:1775 av Birgitta Ohlsson (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.

*2016/17:2013 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.

*2016/17:2103 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av lagar och regler kopplade till användningen av drönare och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):*

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast införa en nationell flygstrategi med syfte att säkerställa flygets konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör pröva förutsättningarna för att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten på statliga flygplatser för ökad effektivitet och med bibehållen säkerhet och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera arbetet med Single European Sky för en effektivare användning av det europeiska luftrummet och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla och värna Arlandas funktion som Sveriges största flygplats för att säkerställa jobb och tillväxt i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av en viss del av utjämningsystemet för flygplatser kopplat till kostnaden för säkerheten på våra flygplatser för att stärka systemets legitimitet och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2804 av Hans Unander m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över möjligheterna till trafikplikt för Mora-Siljan flygplats samt om flygplatsen kan få tillgång till flygtrafik upphandlad av Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2966 av Peter Helander (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheten att belägga Mora-Siljan flygplats med trafikplikt och tillgång till flygtrafik upphandlad av Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3262 av Anders Hansson (M):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att samordna tillståndsgivningen för användandet av s.k. drönare och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3374 av Nina Lundström (L):*

- 14.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om luftfart och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser de regionala flygplatserna.*

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nationell flygstrategi och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafik till och från flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD):*

13. 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.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att se över och föreslå skärpta regler vid användning av drönare för att säkra flygsäkerheten och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den som styr en drönare bör straffbeläggas med böter när trafiksäkerheten hotas och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringsformen för de icke-statliga regionala flygplatserna behöver ses över och tillkännager detta för regeringen.