

Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU12

Luftfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika luftfartsfrågor, bl.a. om luftfartens klimatpåverkan, elflyg, regionala flygplatser och Arlanda och Bromma flygplats. Yrkandena avstyrks främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete.

I betänkandet finns 18 reservationer (M, SD, C, KD, L) och fyra särskilda yttranden (C, V, L).

Behandlade förslag

Ett femtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2019/20.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Bakgrund	6
Utskottets överväganden.....	10
Regionala flygplatser.....	10
Arlanda och Bromma flygplats.....	21
Riksintresseflygplatser	25
Marktransporter till flygplatser.....	27
Fjärrstyrd flygtrafikledning	28
Ett gemensamt europeiskt luftrum.....	31
Minskad klimatpåverkan från luftfarten	33
Elflyg.....	43
Förseningsstatistik	45
Beivrande av överträdelser av luftfartslagen	46
Alkoholtester för piloter och besättningspersonal	47
Vissa flygplatsrelaterade frågor.....	49
Helikoptrar i fjällmiljö.....	52
Drönare.....	55
Reservationer	57
1. Regionala flygplatser, punkt 1 (M).....	57
2. Regionala flygplatser, punkt 1 (SD)	58
3. Regionala flygplatser, punkt 1 (C).....	59
4. Regionala flygplatser, punkt 1 (KD)	61
5. Regionala flygplatser, punkt 1 (L).....	62
6. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 2 (M).....	63
7. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 2 (SD)	64
8. Riksintresseflygplatser, punkt 3 (SD).....	65
9. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 6 (M).....	66
10. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 7 (M)	66
11. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 7 (SD).....	67
12. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 7 (KD)	68
13. Elflyg, punkt 8 (SD, C, KD).....	69
14. Elflyg, punkt 8 (M).....	70
15. Beivrande av överträdelser av luftfartslagen, punkt 10 (SD).....	71
16. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal, punkt 11 (KD)	72
17. Vissa flygplatsrelaterade frågor, punkt 12 (SD)	72
18. Drönare, punkt 14 (KD).....	73
Särskilda yttranden	75
1. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 7 (C).....	75
2. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 7 (L)	76
3. Elflyg, punkt 8 (L).....	77
4. Luftfartsfrågor (V).....	77
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	79
Motioner från allmänna motionstiden 2019/20	79

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regionala flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

- 2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6,
 2019/20:881 av Pål Jonson och Marléne Lund Kopparklint (båda M),
 2019/20:906 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),
 2019/20:909 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C),
 2019/20:942 av Patrik Engström m.fl. (S),
 2019/20:992 av Hanna Westerén (S),
 2019/20:1406 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S) yrkande 1,
 2019/20:1907 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1–3,
 2019/20:2156 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 32,
 2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 7,
 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 81 och 82,
 2019/20:2820 av Lars Adaktusson (KD) yrkandena 1 och 2,
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och
 2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 8.

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (KD)

Reservation 5 (L)

2. Arlanda och Bromma flygplats

Riksdagen avslår motionerna

- 2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 7,
 2019/20:1463 av Maria Stockhaus och Alexandra Anstrell (båda M),
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 30,
 2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 4 och
 2019/20:2982 av Edward Riedl (M).

Reservation 6 (M)

Reservation 7 (SD)

3. Riksintresseflygplatser

Riksdagen avslår motion

- 2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9.

Reservation 8 (SD)

4. Marktransporter till flygplatser

Riksdagen avslår motion

- 2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 8.

5. Fjärrstyrd flygtrafikledning

Riksdagen avslår motion
2019/20:2967 av Edward Riedl (M).

6. Ett gemensamt europeiskt luftrum

Riksdagen avslår motion
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 26.

Reservation 9 (M)

7. Minskad klimatpåverkan från luftfarten

Riksdagen avslår motionerna
2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 13,
2019/20:914 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C),
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 33,
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkandena 24 och 25,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 76 och 80,
2019/20:3107 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 14.2,
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 9, 18.2 och 19.1,
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 13.2 och
2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 10.

Reservation 10 (M)

Reservation 11 (SD)

Reservation 12 (KD)

8. Elflyg

Riksdagen avslår motionerna
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 12,
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16 och
2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 11.

Reservation 13 (SD, C, KD)

Reservation 14 (M)

9. Förseningsstatistik

Riksdagen avslår motion
2019/20:1200 av Isak From och Helén Pettersson (båda S).

10. Beivrande av överträdelser av luftfartslagen

Riksdagen avslår motion
2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 11 och 12.

Reservation 15 (SD)

11. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal

Riksdagen avslår motion
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 22.

Reservation 16 (KD)

12. Vissa flygplatsrelaterade frågor

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:25 av Dennis Dioukarev (SD),

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10,

2019/20:1920 av Robert Hannah (L) och

2019/20:1921 av Robert Hannah (L).

Reservation 17 (SD)

13. Helikoptrar i fjällmiljö

Riksdagen avslår motion

2019/20:1259 av Isak From och Helén Pettersson (båda S) yrkande 2.

14. Drönare

Riksdagen avslår motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 27.

Reservation 18 (KD)

Stockholm den 28 maj 2020

På trafikutskottets vägnar

Magnus Jacobsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Magnus Jacobsson (KD), Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M), Camilla Waltersson Grönvall (M), Niklas Wykman (M), Roger Haddad (L), Ola Johansson (C), Gunilla Svantorp (S), Johanna Haraldsson (S), Markus Selin (S), Mattias Vepsä (S), Niklas Karlsson (S), Jon Thorbjörnson (V), Angelika Bengtsson (SD), Katja Nyberg (SD), Martin Kinnunen (SD) och Emma Hult (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 53 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2019, bl.a. om luftfartens klimatpåverkan, elflyg, regionala flygplatser och Arlanda och Bromma flygplats. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilagan.

I samband med beredningen av detta ärende bjöd utskottet in företrädare för Svenska flygbranschen till sitt sammanträde den 23 april 2020 för att få information om aktuella frågor inom luftfartsområdet.

Vidare har infrastrukturministern med anledning av den pågående pandemin gett lägesbilder och lämnat information om åtgärder inom transportområdet till utskottet den 17 och 31 mars 2020.

Bakgrund

Nationella statliga aktörer

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

Transportstyrelsen

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

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

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

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

Trafikverket

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för luftfart med utgångspunkt från ett trafikslagsövergripande perspektiv. Ansvaret gäller såväl nationell nivå som delaktighet på länsnivå och kommunal nivå. Trafikverket ansvarar för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser. Trafikverket har även till uppgift att peka ut riksintressen för kommunikationer. Flygplatser som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra åtkomsten till eller utnyttjandet av anläggningen. Det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas. Vidare ansvarar Trafikverket för statens avtal om transportpolitiskt motiverad kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

Luftfartsverket

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

Swedavia

Swedavia äger, driver och utvecklar tio flygplatser i hela Sverige, och bolaget är helägt av svenska staten. Swedavia bildades 2010 genom att flygplatsverksamheten som tidigare tillhört 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

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

Chicagokonventionen innehåller sammanlagt 96 artiklar som reglerar medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter: regler för att införa internationella standardbestämmelser och rekommendationer av teknisk och flygoperativ natur, riktlinjer för lättnader i tull- och passfrågor samt luftfartspolitiska frågor. Redan i första artikeln fastslås att varje stat har absolut suveränitet över sitt eget luftrum. För reguljärtrafik krävs enligt konventionen ett särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av den främmande stat som berörs av trafiken.

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

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

Ecac

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

Eurocontrol

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

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

Easa

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

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

Utskottets överväganden

Regionala flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om de regionala flygplatserna. Utskottet framhåller de regionala flygplatsernas betydelse för olika delar av Sverige och hänvisar bl.a. till den pågående översynen av de svenska icke-statliga flygplatserna som genomförs inom Regeringskansliet och som ska ligga till grund för ett tydliggörande av statens ansvar och roll som stödgivare till dessa flygplatser. När det gäller upphandlad trafik pekar utskottet på att Trafikverket har genomfört en upphandling som gäller från oktober 2019 till oktober 2023 och att regeringen vidtagit angelägna åtgärder med anledning av spridningen av det nya coronaviruset som orsakar sjukdomen covid-19.

Jämför reservation 1 (M), 2 (SD), 3 (C), 4 (KD) och 5 (L).

Bakgrund

Allmänt om regionala flygplatser

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

Svenska Regionala Flygplatser (SRF) är ett samarbetsorgan för Sveriges icke-statliga flygplatser som verkar för att utveckla flygtrafiken och därmed tillgängligheten till alla Sveriges regioner. SRF arbetar för att ge de icke-statliga flygplatserna förutsättningar att bevara och utveckla sin verksamhet. SRF har för närvarande 34 medlemsflygplatser över hela Sverige.

Allmänt om stöd till regionala flygplatser

Driftsstödet till icke-statliga flygplatser består av två delar, ett stöd till icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik och ett stöd till icke-statliga flygplatser utan upphandlad trafik.

Driftsbidraget till icke-statliga flygplatser som inte har trafik under allmän trafikplikt regleras i förordning 1997:263. För att driftbidraget ska kunna beviljas och betalas ut till en specifik flygplats ska flygplatsen vara strategiskt

viktig för regionen. Bidraget förutsätter vidare att regionförbundet eller länsstyrelsen i sin roll som länsplaneupprättare i respektive län har prioriterat bidraget i länsplanen under aktuellt budgetår.

Ikke-statliga flygplatser med upphandlad flygtrafik kan ansöka om årligt statligt driftsbidrag för att täcka delar av underskott i flygplatsens drift. Syftet med driftsbidraget är att bidra till att säkerställa en interregional flygtrafikförsörjning i hela landet. Driftsbidraget beräknas enligt en fördelningsmodell som bygger på ett antal kostnads- och intäktsfaktorer. 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 att effektivisera flygplatsdriften.

EU-kommissionen antog den 4 februari 2014 nya riktlinjer som innebär att offentligt stöd till drift av flygplatser tillåts under en övergångsperiod på tio år. EU-kommissionens riktlinjer är tillämpliga på både ikke-statliga flygplatser med upphandlad trafik och ikke-statliga flygplatser utan upphandlad trafik. Exempel på driftsstöd i Sverige är driftsbidrag till ikke-statliga flygplatser med upphandlad trafik som Trafikverket fördelar samt 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.

Europeiska kommissionen fastställde i juni 2017 nya riktlinjer för offentliga investeringar samt för driftsstöd till bl.a. flygplatser (förordning (EU) 2017/1084). Investeringsstöd kan därmed ges till regionala flygplatser med en genomsnittlig årlig trafikvolym på upp till 3 miljoner passagerare; syftet med detta är att förbättra vissa regioners tillgänglighet och främja den lokala utvecklingen beroende på de särskilda egenskaperna hos varje flygplats. Investeringsstödet stöder prioriteringarna i Europa 2020-strategin genom att bidra till ytterligare ekonomisk tillväxt och till att mål av gemensamt unionsintresse uppnås. I Sverige gäller detta för alla flygplatser som är kommunägda eller landstingsägda. När det gäller driftsstöd till mycket små flygplatser som har högst 200 000 passagerare per år kommer dagens stödformer att kunna fortsätta. Flygplatser med passagerarantal över 200 000 per år måste fortsätta att lämna notifieringar om driftsstöd till kommissionen.

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) påtalar i kommittémotion 2019/20:612 yrkande 6 behovet av att utreda ett införande av ett investeringsstöd för flygplatser. Enligt motionärerna finns det ett behov för både små och stora flygplatser att

bygga ut kapaciteten och möjliggöra fler avgångar och trafik av större flygplan samt att bygga ut infrastrukturen i övrigt som är kopplad till flygplatser. Motionärerna pekar på att en utbyggnad underlättar människors resande överlag. Därmed bör enligt motionärerna ett införande av ett investeringsstöd som inte strider mot europeiska konkurrensregler utredas.

Pål Jonson och Marléne Lund Kopparklint (båda M) föreslår i motion 2019/20:881 att regioner ska få möjlighet att upphandla flygtrafik. Motionärerna pekar på att efterfrågan på flyget kommer att öka både i Sverige och utomlands i framtiden och att det därför är viktigt att se till att mindre flygplatser som Karlstad Airport får de förutsättningar som krävs för att bedriva sin verksamhet. Motionärerna pekar vidare på att staten har ensamrätt i Sverige på att upphandla flygtrafik och att detta sker genom Trafikverket. I en rad andra länder är det dock möjligt för regioner att själva upphandla och finansiera flyglinjer. Motionärerna anser att om man värnar om de regionala flygplatserna borde det vara på detta sätt även i Sverige och att det ytterst måste vara regionerna själva som får bedöma om det är politiskt och ekonomiskt relevant att avsätta skattemedel för ett sådant syfte. De regionala flygplatserna och de förutsättningar för kommunikationer som de medför är enligt motionärerna ofta mycket angelägna för det lokala näringslivet liksom för att främja säkerhet vid kris- och katastrofsituationer.

Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C) framför i motion 2019/20:906 att möjligheten till ett ökat ekonomiskt driftsbidrag till kommunala flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik bör ses över. Motionärerna pekar på att det statliga bolaget Swedavia äger och driver de största och mest lönsamma flygplatserna i Sverige medan övriga flygplatser ägs av kommunerna med stöd av visst driftsbidrag från staten. Enligt motionärerna har de kommunala flygplatser som har statligt upphandlad flygtrafik svårt att uppnå egen lönsamhet då de har få rörelser på sin flygplats och små möjligheter till inkomster. Vidare har dessa flygplatser fått se driftsbidraget sänkas i flera år samtidigt som både myndighetskrav och personalkostnader ökat. Många kommuner måste därför gå in med miljonstöd för att kunna hålla sin flygplats öppen och säkra tillgängligheten till goda transporter i hela landet. När den statligt upphandlade flygtrafiken med Nextjet avslutades med en konkurs, ökade kommunernas kostnader ytterligare med flera miljoner kronor. Enligt motionärerna är frågan hur länge små flygplatser kommer att kunna hålla flygplatserna öppna då det står alltmer klart att de är i akut behov av ökade driftsbidrag för att kunna säkerställa öppna flygplatser.

Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C) föreslår i motion 2019/20:909 att möjligheten till ett permanent ökat ekonomiskt stöd för statlig flygtrafik ses över. Enligt motionärerna har de upphandlade flygtransporterna i norr visat sig fungera dåligt under många år. På grund av upphandling till lägsta pris har stora störningar i flygtrafiken enligt motionärerna blivit regel i stället för undantag. För att kunna fortsätta att garantera säkerhet, flygstandard och turtrafik utan större förseningar behöver regeringen enligt motionärerna se

över den summa som årligen tilldelas Trafikverket för grundläggande tillgänglighet för transporter i hela landet.

Patrik Engström m.fl. (S) föreslår i motion 2019/20:942 att förutsättningarna för trafikplikt på Mora flygplats studeras i infrastrukturplaneringen. Motionärerna anser att det krävs en lösning på situationen på Mora flygplats och att det måste vara möjligt att flyga reguljärt till och från Mora på samma dag. Det finns enligt motionärerna flera starka skäl för trafikplikt på sträckan Mora–Arlanda, bl.a. den stora andelen affärsresande, de många arbetstillfällen som står på spel i norra Dalarna och behovet av en nära och jämlik vård. Enligt motionärerna är det enda som kvarstår efter att flera andra alternativ har uttömts att det införs trafikplikt på sträckan Mora–Arlanda.

Hanna Westerén (S) påtalar i motion 2019/20:992 att luftburen trafik till och från Gotland ska behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur. Motionären pekar på att långsiktiga och hållbara förutsättningar för flygtrafiken till och från Gotland är avgörande för regionens utveckling och tillväxt i framtiden. De framväxande möjligheterna att resa med flyg till och från Gotland skapar enligt motionären gynnsamma förutsättningar för både besöksnäringen, privatresandet och resten av det gotländska näringslivet. Motionären menar att trafiksystemen som omfattar Gotland måste klara av att upprätthålla en tät och regelbunden trafik året om liksom de tillfälliga kraftiga volymökningar då resandet till Gotland är som allra störst. Enligt motionären är det av yttersta vikt att staten tar ansvar för att Gotland effektivt binds samman med resten av Sverige så att hela landet kan leva. Motionären anser att regeringen kontinuerligt bör följa upp de gotländska kommunikationernas utveckling i allmänhet och flygets förutsättningar i synnerhet.

Kristina Nilsson och Isak From (båda S) föreslår i motion 2019/20:1406 yrkande 1 att behovet av att klara de långsiktiga ekonomiska förutsättningarna för regionala flygplatser ses över och att statens roll tydliggörs. Motionärerna pekar på att flyget bidrar till grundläggande tillgänglighet och regional utveckling i hela landet och att tillgången till snabba och effektiva flygtransporter är avgörande för att kunna utvecklas i en alltmer globaliserad värld. Samtidigt som det totala svenska flygplatssystemet genererar vinster drivs ett antal svenska flygplatser i kommunal regi med stora ekonomiska underskott trots att passagerarna från de regionala flygplatserna bidrar till flygplatssystemets totalekonomi. Motionärerna anser att ansvaret för samhällsviktiga funktioner som inrikesflyget inte kan läggas över på marknaden. I stället behöver det statliga ansvaret stärkas.

Arman Teimouri (L) framhåller i motion 2019/20:1907 yrkande 1 behovet av att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation. Motionären pekar på att de regionala flygplatserna står inför stora utmaningar som bl.a. omfattande regelverk på EU-nivå, kostnadsdrivande ökande säkerhetskrav, underhåll och ensamt ansvarstagande för enskilda kommuner utöver annan kollektivtrafik och infrastruktur. Motionären framhåller vidare i samma motion behovet av att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att

säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling och överlevnad (yrkande 2). Motionären pekar på att t.ex. värmländska aktörer snabbt behöver kunna resa till sin marknad i helt andra delar av världen medan internationella aktörer vill kunna resa snabbt och enkelt direkt till Karlstad och Värmland. Motionären pekar även på att möjligheterna att bli global är helt avgörande när den övriga världen globaliseras och att landsbygden därför har ett lika stort behov av flygförbindelser som stora städer. Motionären framför vidare att möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik bör ses över (yrkande 3). Motionären pekar på att i övriga EU får även regioner och kommuner upphandla och finansiera flygtrafik medan det i Sverige bara är staten som får upphandla flygtrafik.

Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M) efterlyser i motion 2019/20:2156 att en strategi tas fram för att säkra de regionala flygplatsernas överlevnad. Motionärerna framhåller att landets regionala flygplatser bidrar till att företag både i och utanför städer kan knyta viktig kompetens till sig och att de bidrar till ökad tillväxt genom att möjliggöra arbetspendling och etablering av företag och filialer på orter där detta annars inte skulle vara möjligt. När flygbolaget Nextjet gick i konkurs i maj 2018 ställdes deras flygningar in och det var då tydligt att det inte är en snabb process att återuppta flygtrafiken. Motionärerna anser inte att det är rimligt att överlevnaden för en regional flygplats ska kunna vara avhängigt av ett privat bolag. De anför att regeringen bör agera för att säkra överlevnaden av de regionala flygplatserna på lång sikt eftersom de är värdefulla för att riskera nedläggningshot i sämre tider.

Jessika Roswall m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 32 behovet av att värna tillgänglighet till flyg i hela landet genom att hela eller delar av de regionala flygplatsernas icke-ekonomiska verksamheter bekostas av Swedavia. Motionärerna pekar på det utjämningsystem som finns i Sverige för att skydda regionala flygplatser från att drabbas hårt ekonomiskt av säkerhetskostnader och att det även utgår ett statligt driftsbidrag till dessa flygplatser. Enligt motionärerna är det ofta svårt för de regionala flygplatserna att uppnå lönsamhet i verksamheten och ett ekonomiskt stöd blir därför nödvändigt för att säkra tillgängligheten i hela landet. Eftersom de regionala flygplatserna ofta driver trafik till Swedavias flygplatser bör Swedavia enligt motionärerna kompensera de regionala flygplatserna i form av driftsstöd. Motionärerna pekar på att flyget med en sådan modell skulle kunna finansiera sig självt utan att påverka statsbudgeten samtidigt som flygets framtid i hela Sverige säkras.

Lars Püss m.fl. (M) påtalar i motion 2019/20:2710 yrkande 7 behovet av att se över ansvarsfördelningen för Halmstad City Airport. Motionären pekar på att den kommunägda Halmstad City Airport är Hallands enda kommersiella flygplats. Flygplatsen har enligt motionären ett stort nationellt intresse sett till både brandövervakning och räddningsflyg. Enligt motionären torde dock det största nationella intresset komma genom den betydande försvarsverksamhet som bedrivs vid Halmstads garnison för vilka tillgången till en flygplats är helt

avgörande. Enligt motionären är det sett till detta inte rimligt att hela ansvaret för flygplatsen ska ligga i en enskild kommuns händer.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 81 behovet av att värna de regionala flygplatserna. Motionärerna pekar på att de regionala flygplatserna i Sverige har en stor betydelse för att kommunikationerna med Stockholm och andra resmål runt om i Sverige och världen ska fungera. Svenska staten har genom Swedavia valt att behålla och bolagisera de stora flygplatserna medan de mindre icke-statliga flygplatserna främst ägs av kommunerna med stöd av landsting och regioner. Dessa finns i hela landet och är enligt motionärerna mycket viktiga för kommunerna och regionerna samtidigt som de har svårare att skapa egna konkurrensfördelar och gå med vinst. Enligt motionärerna behöver finansieringen av de små flygplatserna ses över för att skapa långsiktigt hållbara lösningar. Motionärerna framför vidare i samma kommittémotion att kommuner och regioner bör ges möjlighet att upphandla regional flygtrafik (yrkande 82). Motionärerna pekar på att det i dag är staten som via Trafikverket upphandlar flygtrafik på vissa utpekade linjer som inte bedöms som intressanta för kommersiell flygtrafik. Däremot får inte regioner eller kommuner upphandla flyglinjer även om kraven för allmän trafikplikt i EU:s lufttrafikförordning är uppfyllda. Kommuner och regioner som äger lokala flygplatser har dock rätt att stödja dessa via ägartillskott, men detta har enligt motionärerna inte tillräckligt god effekt. Motionärerna anser att i stället för denna typ av stöd borde kommuner och regioner få möjlighet att upphandla regional flygtrafik. Motionärerna anför att flyg är en form av kollektivtrafik och att det därför är naturligt att den kan upphandlas regionalt. Enligt motionärerna har såväl stat som regioner och kommuner möjlighet att fatta beslut om att upphandla flygtrafik i andra delar av EU. Det är inte tillfredsställande att denna möjlighet saknas i Sverige, trots att vårt land är ett av de geografiskt mest utsträckta.

Lars Adaktusson (KD) föreslår i motion 2019/20:2820 yrkande 1 att Trafikverket bör ges i uppdrag att införa trafikplikt vid Mora flygplats. Motionären föreslår vidare att Trafikverket bör ges i uppdrag att upphandla samslingning på sträckan Sveg–Mora–Stockholm Arlanda (yrkande 2). Motionären pekar på att flygtrafiken mellan Mora och Stockholm ligger nere sedan början av 2018 på grund av en segdragen process mellan Trafikverket och ett trafikerande bolag som prövats i såväl förhandlingar som i domstol utan att en överenskommelse kunnat träffas. Med tanke på den stora betydelse som Mora flygplats har för företagande och sysselsättning är det enligt motionären angeläget att flygplatsfrågan löses. Motionären pekar vidare på att Mora flygplats även har en väsentlig betydelse ur beredskapssynpunkt. Enligt motionären minskas förutsättningarna att leva upp till målet om att hela Sverige ska leva och intentionerna i den glesbygdspolitik som lagts fast om inte flygplatsen i Mora åter börjar trafikeras.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 17 behovet av att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad. Motionärerna pekar på att Sveriges stora avstånd gör att människor

är helt beroende av ett fungerande flyg och möjligheten för näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet, och vidare ut i världen. De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det enligt motionärerna viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg. Då EU-kommissionen tidigare genomfört granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd har det rått osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Motionärerna anser att Swedavias vinstdelningsmodell bör ses över i syfte att stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet då de i flera fall har en svår ekonomisk situation. Motionärerna pekar vidare på att regeringen har tillsatt en flygplatsöversyn för att se över statens långsiktiga roll som stödgivare för icke-statliga flygplatser, men att denna översyn ännu inte har redovisats. Enligt motionärerna är det angeläget att staten skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke-statliga flygplatserna.

Camilla Brodin m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2019/20:3334 yrkande 8 på de icke-statliga regionala flygplatserna och behovet av att se över deras finansiering för att skapa långsiktigt hållbara lösningar. Enligt motionärerna har de icke-statliga flygplatserna svårt att skapa egna konkurrensfördelar, vilket riskerar att stora delar av Sverige går miste om tillväxt. Motionärerna pekar på att Trafikverket upphandlar flygtrafik på vissa utpekade linjer som inte bedöms som intressanta för kommersiell flygtrafik men att regioner eller kommuner inte får upphandla flygtrafik även om kraven för allmän trafikplikt i EU:s lufttrafikförordning är uppfyllda. Kommuner och regioner som äger lokala flygplatser har rätt att stödja dessa via ägartillskott, men motionärerna menar att detta är en passiv form av stöd som har dålig effekt. I stället för denna typ av stöd borde därför kommuner och regioner få möjlighet att upphandla regional flygtrafik. Motionärerna vill därmed värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

Utskottets ställningstagande

Stöd till regionala flygplatser

När det gäller stöd till regionala flygplatser vill utskottet inledningsvis framhålla att det årligen anslås medel genom ett särskilt anslag för ersättning avseende icke-statliga flygplatser, nämligen anslag 1:6 Ersättning avseende icke-statliga flygplatser inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Anslaget får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Anslaget får även användas till ökat driftsstöd till följd av flygskatten till icke-statliga flygplatser i Norrland. Vidare får anslaget användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Anslaget får därutöver användas för ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut. Driftsbidrag till flygplatser fördelas även genom länsplanerna för regional

transportinfrastruktur och finansieras via anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

När det gäller frågan om stöd till regionala flygplatser och att hitta en långsiktig lösning för Sveriges icke-statliga flygplatser besvarade infrastrukturministern den 3 mars 2020 en interpellation om detta (ip. 2019/20:331). I sitt svar konstaterade ministern att det sedan lång tid tillbaka finns ett statligt driftsstöd till icke-statliga regionala flygplatser. Ministern framhöll även att flyget har en viktig roll i transportsystemet när det gäller resor och transporter över långa avstånd, men samtidigt har det en betydande miljö- och klimatpåverkan som ska minska. Utskottet delar denna uppfattning och anser i likhet med regeringen att flyget måste utvecklas i samverkan med övriga trafikslag för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem och att flyget liksom övriga trafikslag ska bidra till målet om att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland.

När det gäller de icke-statliga flygplatsernas situation vill utskottet peka på vad regeringen anför i skrivelsen 2019/20:75 som överlämnades till riksdagen i mars 2020. Regeringen hänvisar där till att det pågår ett internt arbete inom Regeringskansliet med en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna i enlighet med den nationella flygstrategin, och att detta arbete har fortsatt under 2019 för att ligga till grund för att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser. Översynens övergripande utgångspunkter är de transportpolitiska målen och översynen omfattar de stöd som staten i dag bidrar med till icke-statliga flygplatser och den statligt upphandlade flygtrafiken. Regeringen redovisar att arbetet har försenats och att inriktningen är att översynen ska vara klar under 2020. Utskottet emotser detta med stort intresse.

Utskottet noterar i sammanhanget även att regeringen i december 2019 beslutade att ge Trafikverket i uppdrag att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna som syftar till att säkerställa beredskap för att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet. I uppdraget ingår att göra en bedömning av det nuvarande systemet samt att lämna förslag om eventuella förändringar. I uppdraget ingår också att beakta samhällets aktuella och framtida behov av beredskapsflygplatser för att tillgodose behov av samhällsviktiga lufttransporter. Uppdraget ska genomföras i samverkan med ett antal statliga myndigheter och organisationer och redovisas senast den 15 juni 2020.

När det gäller förslaget om att utreda behovet av att införa ett investeringsstöd för flygplatser påminner utskottet om att det finns ett investeringsstöd till icke-statliga flygplatser genom vilket medel beviljas med stöd av förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Av förordningen framgår att statlig medfinansiering kan beviljas till kommuner eller andra organ för att bygga flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten samt att statlig medfinansiering får beviljas för att bygga flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.

Upphandlad flygtrafik

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

Utskottet vill i sammanhanget peka på att Trafikverket är den myndighet som har i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls av någon annan och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet, vilket kan beskrivas som ett basutbud för dagligt resande. Utskottet delar därmed den uppfattning som infrastrukturministern uttalade i oktober 2017 i ett svar på en interpellation om regler om trafikplikt och att det även i fortsättningen är Trafikverket som ska sköta uppgiften att analysera vilken interregional kollektivtrafik som bör omfattas av allmän trafikplikt i syfte att minska bristerna i tillgängligheten (ip. 2017/18:25).

Avtalen med anledning av trafikplikten upphandlas i form av en tjänstekoncession och innebär att ersättningen för tjänsterna helt eller delvis utgörs av rätten att utnyttja tjänsten. Ett avtal om en tjänstekoncession innebär att företaget som utför tjänsten tar på sig driftsansvaret inklusive den ekonomiska risken för verksamheten. Företaget får rätten att ta betalt av dem som använder tjänsterna vilket också kan kombineras med en ersättning från den upphandlande myndigheten. I EU:s lufttrafikförordning finns regler om att ersättningen inte får överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostnaden som uppkommer vid fullgörandet av varje allmän trafikplikt, med hänsyn till lufttrafikföretagets intäkter i samband därmed, samt till en rimlig vinst.

Den nuvarande giltighetstiden för nuvarande flygavtal avser oktober 2019 till oktober 2023. Inför den nuvarande perioden genomförde Trafikverket en

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

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

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

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

Med anledning av den pågående pandemin vill utskottet avslutningsvis även peka på att det vidtas angelägna insatser för att säkra viss tillgänglighet inom den svenska luftfarten. Infrastrukturministern meddelade vid en presskonferens den 6 april 2020 att regeringen har beslutat att införa en temporär allmän trafikplikt på ett antal flyglinjer till och från Norrland och Gotland i syfte att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för transporter av personer och gods för samhällsviktiga ändamål. Bakgrunden till detta är att spridningen av coronaviruset har medfört ett stort passagerarbortfall för flyget och lett till en kraftigt neddragen, och i vissa fall, upphörd flygtrafik. Trafikverket fick därför den 7 april i uppdrag av regeringen att med utgångspunkt i

beslutad trafikplikt, skyndsamt ingå avtal om regelbunden flygtrafik till åtta orter för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för Norrland och Gotland genom flyg till och från Arlanda. Amapola Flyg AB tilldelades den 17 april uppdraget att utföra trafiken på samtliga åtta linjer. SAS har därefter meddelat Trafikverket att de kommer att flyga kommersiellt från Arlanda till Kiruna, Luleå och Umeå fr.o.m. den 20 april, vilket innebär att dessa linjer undantas från den trafik Trafikverket upphandlar. Amapola Flyg AB kommer att på vardagar och söndagar trafikera enligt följande upplägg: Arlanda–Skellefteå–Arlanda–Visby–Arlanda–Sundsvall–Örnsköldsvik–Östersund–Örnsköldsvik–Sundsvall–Arlanda. Trafikverkets beslut om operatör möjliggör för trafik att starta den 20 april. Avtalet förlängs vid behov en månad i taget, och som längst t.o.m. den 6 september 2020. Om kommersiell trafik återupptas upphör den upphandlade trafiken.

Infrastrukturministern framhöll i ett frågesvar den 21 april 2020 (fr. 2019/20:1170) att det är av stor betydelse att det finns snabba transporter så att viktiga funktioner i samhället kan upprätthållas. För Norrland och Gotland är det särskilt viktigt eftersom det, till skillnad från stora delar av fastlandet i södra Sverige, saknas jämförbart snabba transportalternativ. Den här typen av transporter har bl.a. betydelse för hälso- och sjukvård, räddningstjänst och totalförsvaret men också för gods. Det kan t.ex. handla om att transportera sjukvårdspersonal eller medicinska prover. Statsrådet framförde vidare att urvalet av destinationer bygger på en bedömning som kan komma att omprövas utifrån bl.a. förändringar i behov och smittspridning.

Sammanfattande bedömning

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla de regionala flygplatsernas betydelse för olika delar av Sverige. När det gäller stöd till regionala flygplatser kan utskottet konstatera att kommissionen i juni 2017 fastställde nya riktlinjer för offentliga investeringar samt för driftsstöd till bl.a. flygplatser. Utskottet vill vidare peka på att det i enlighet med den nationella flygstrategin pågår en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna inom Regeringskansliet som ska ligga till grund för ett tydliggörande av statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser. När det gäller allmän trafikplikt kan utskottet också konstatera att Trafikverket har genomfört en upphandling som gäller från oktober 2019 till oktober 2023 och att regeringen vidtagit angelägna åtgärder med anledning av spridningen av det nya coronaviruset som orsakar sjukdomen covid-19. Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att ta något initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2019/20:612 (SD) yrkande 6, 2019/20:881 (M), 2019/20:906 (C), 2019/20:909 (C), 2019/20:942 (S), 2019/20:992 (S), 2019/20:1406 (S) yrkande 1, 2019/20:1907 (L) yrkandena 1–3, 2019/20:2156 (M), 2019/20:2597 (M) yrkande 32, 2019/20:2710 (M) yrkande 7, 2019/20:2775 (KD) yrkandena 81 och 82, 2019/20:2820 (KD) yrkandena 1 och 2, 2019/20:3246 (C) yrkande 17 och 2019/20:3334 (KD) yrkande 8.

Arlanda och Bromma flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om Arlanda och Bromma flygplats. Utskottet hänvisar till den pågående beredningen inom Regeringskansliet kring såväl Arlanda som Bromma flygplats.

Jämför reservation 6 (M) och 7 (SD).

Bakgrund

Arlanda flygplats

I den nationella flygstrategin som beslutades i januari 2017 aviserade den dåvarande regeringen inrättandet av ett Arlandaråd. Den 18 maj 2017 inrättades Arlandarådet med syftet att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. I Arlandarådets uppdrag har ingått att vara ett rådgivande organ för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för myndigheter, statligt ägda bolag och offentlig sektor, näringslivet, intresseorganisationer, forskning och akademi m.fl. Vidare har uppdraget innefattat att bl.a. lämna bidrag till regeringen i framtagandet av en strategisk plan för Arlanda, en s.k. färdplan. Med en uttalad inriktning om att Arlanda ska vara Nordens ledande storflygplats syftar färdplanen till att utveckla flygplatsen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, lufrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Till de områden som Arlandarådet har haft att diskutera hör bl.a.

- miljö, klimat och energi
- konkurrenskraft, företagande och näringsliv
- regional och lokal utveckling, tillväxt och sysselsättning
- tillgänglighet nationellt och internationellt
- finansiering, kostnader och samhällsekonomi.

Arlandarådets förordnande gick ut den 31 mars 2019.

Bromma flygplats

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 såvida 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. Samordnaren 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 högrafik kommer en långsiktig planerad överflyttning av flygtrafiken från Bromma till Arlanda inte att påverka tillgängligheten negativt.

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2019/20:612 yrkande 7 betydelsen av att bevara Bromma flygplats. Motionärerna pekar på att Stockholm är landets starkaste tillväxtmotor och en attraktiv plats för både företag och privatpersoner. För att Stockholm ska fortsätta att vara attraktivt, särskilt för företag, krävs enligt motionärerna goda flygkommunikationer till och från Bromma. Motionärerna menar att en nedläggning av Bromma flygplats skulle hota ett stort antal arbetstillfällen. Motionärerna pekar vidare på att Arlanda behöver Bromma flygplats eftersom Arlanda är nära sitt kapacitetsmaximum och i dagsläget inte kan ta över trafiken från Bromma. Motionärerna hänvisar även till internationella jämförelser som visar att

Arlanda ligger långt ned i rankningen när det gäller närhet till stadskärnan. En nedläggning av Bromma riskerar enligt motionärerna även att få stora konsekvenser för ett antal orter ute i landet och Bromma har därmed ett stort värde för Sveriges näringsliv i sin helhet.

Maria Stockhaus och Alexandra Anstrell (båda M) framför i motion 2019/20:1463 att regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling. Enligt motionärerna är Arlandas betydelse för såväl Stockholmsregionen som för hela Sverige oomtvistlig. Som en liten och exportberoende nation med stora geografiska avstånd måste Sverige enligt motionärerna ha en funktionell internationell huvudflygplats. Motionärerna pekar på att en flygplatsstad nu växer fram runt Arlanda i likhet med vad som sker kring andra stora europeiska och nordiska flygplatser och att detta drar till sig företag och verksamheter som är beroende av internationell (och nationell) tillgänglighet. Enligt motionärerna behövs det därför en Arlandaförhandling där berörda kommuner, Trafikverket, SL, länsstyrelsen och andra intressenter deltar. Det krävs enligt motionärerna en långsiktigt hållbar lösning på de utmaningar som Arlandaregionen står inför, och förhandlingen bör därmed fokusera på bostadsbyggande, infrastruktur till och från flygplatsen och flygplatsstaden.

Jessika Roswall m.fl. (M) påtalar i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 30 behovet av att bygga ut Arlanda. Motionärerna pekar på att goda utrikesförbindelser är avgörande för Sveriges konkurrenskraft. Ett sätt att stärka Sveriges konkurrenskraft och möjligheten att attrahera investeringar är enligt motionärerna att stärka Arlanda och möjliggöra fler och tätare direktförbindelser till ekonomiska center i världen. Motionärerna vill att Arlanda ska bli Nordens ledande flygplats och kraftigt öka mängden passagerare som flyger till och från Stockholm. Enligt motionärerna ska det ske genom ökad kapacitet, upprustade terminaler och förbättrad kollektivtrafik till och från flygplatsen. Initiativet om preclearance till USA välkomnas. Däremot är det enligt motionärerna beklagligt att Arlandarådets arbete ännu inte har presenterats eftersom Arlanda och flyget behöver en tydlig och långsiktig plan.

Ulf Kristersson m.fl. (M) framhåller i partimotion 2019/20:2831 yrkande 4 behovet av att öka kapaciteten på Arlanda. Motionärerna pekar på att en viktig faktor för tillväxt och ett lands konkurrenskraft är att ha tillgång till internationella flygförbindelser. Ett sätt att stärka Sveriges konkurrenskraft och möjligheten att attrahera investeringar är enligt motionärerna att stärka Arlanda och möjliggöra fler och tätare direktförbindelser till ekonomiska center i världen. För södra Sverige är Kastrup i många fall viktigare än Arlanda, men för övriga Sverige utgör Arlanda den viktigaste hubben för att nå kunder, investerare och leverantörer i andra delar av världen. Motionärerna vill därför att Arlanda ska bli Nordens ledande flygplats och kraftigt öka mängden passagerare som flyger till och från Stockholm. Enligt motionärerna ska detta ske genom ökad kapacitet, upprustade terminaler och förbättrad kollektivtrafik till och från flygplatsen.

Edward Riedl (M) påtalar i motion 2019/20:2982 behovet av att aktivt arbeta för att stärka Arlandas konkurrenskraft. Motionären pekar på att det i den flygstrategi som regeringen tagit fram bl.a. står att det både finns fog för att bygga ut flygplatsen ytterligare och att Arlanda har en viktig roll som tillväxtmotor för den svenska ekonomin. Motionären pekar vidare på att regeringen samtidigt som den har tagit fram en strategi och beskrivit vikten av Arlanda som en tillväxtmotor för Sverige även har genomfört en flygskatt på alla resor i och från Sverige vilket leder till marginella förbättringar för miljön och kraftigt försämrar svensk konkurrenskraft. Motionären anser att regeringen bör arbeta för att förstärka Arlanda flygplats i stället för att aktivt försvaga den.

Utskottets ställningstagande

När det gäller Arlanda flygplats kan utskottet konstatera att i oktober 2017 uttalade infrastrukturministern i ett svar på en interpellation om åtgärder för att säkerställa Arlandas roll som nav för luftfarten i norra Europa bl.a. att Arlanda flygplats ska vara Nordens ledande storflygplats och att inrättandet av Arlandarådet är en viktig del i att långsiktigt stärka Arlandas roll som nav (ip. 2017/18:32). Infrastrukturministern pekade även på att interkontinentala direktlinjer från Arlanda är viktigt samt att regeringen arbetar vidare med frågan om att införa s.k. preclearance vid Arlanda, vilket skulle ge potential för fler direktförbindelser med USA. Infrastrukturministern framhöll samtidigt att flygets ökande utsläpp innebär en stor utmaning och att utvecklingen av Arlanda måste vara hållbar ur miljö- och klimatsynpunkt.

Därefter har den nuvarande infrastrukturministern i ett svar på ett antal skriftliga frågor (fr. 2018/19:666, 2018/19:673 och 2018/19:675) om Arlanda den 29 april 2019 pekat på den svenska flygstrategin som presenterades i januari 2017 och där regeringen bl.a. anger att ett Arlandaråd, i dialog och samverkan, ska ta fram förslag, en ”färdplan Arlanda” och att flygets klimatpåverkan ska minska. Regeringen beslutade sedermera i maj 2017 om att inrätta ett Arlandaråd för att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Arlandarådet var ett rådgivande organ för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för myndigheter, statligt ägda bolag och offentlig sektor, näringslivet, intresseorganisationer, forskning och akademi m.fl. Rådet avslutades den 31 mars 2019. I regeringens skrivelse 2019/20:75 som överlämnades till riksdagen i mars 2020 redovisar regeringen att den under 2019 har fortsatt att bedriva arbetet med luftfartspolitikerna inom ramen för de fokusområden och prioriteringar som beslutades i flygstrategin 2017. Utskottet noterar vad regeringen vidare redovisar i samma skrivelse om att Arlandarådet har avvecklats under den aktuella perioden och att den färdplan för Arlanda

flygplats som aviserades i flygstrategin fortfarande hanteras inom Regeringskansliet.

När det gäller frågan om att bevara Bromma flygplats vill utskottet påminna om riksdagens tidigare tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats (bet. 2015/16:TU14, rskr. 2015/16:226). Utskottet noterar att regeringen i skrivelse 2019/20:75 redovisar att den statliga samordnaren den 11 april 2016 avlämnade rapporten Mer flyg och bostäder och att rapporten har remissbehandlats och för närvarande bereds i Regeringskansliet. Regeringen påminner i sammanhanget också om tidigare nämnda beslut att inrätta ett Arlandaråd. Regeringen redovisar även avslutningsvis att det tidigare tillkännagivandet om Bromma flygplats inte är slutbehandlat och att ärendet bereds vidare.

Med hänvisning till vad regeringen har redovisat om pågående beredning inom Regeringskansliet kring såväl Arlanda som Bromma flygplats finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ på området. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2019/20:612 (SD) yrkande 7, 2019/20:1463 (M), 2019/20:2597 (M) yrkande 30, 2019/20:2831 (M) yrkande 4 och 2019/20:2982 (M).

Riksintresseflygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av riksintresseflygplatser. Utskottet hänvisar till Trafikverkets pågående uppdrag att tillsammans med fem andra myndigheter revidera nuvarande riksintresseutpekanden.

Jämför reservation 8 (SD).

Bakgrund

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

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

Att ett område pekats ut som riksintresse har varken någon koppling till ägandet eller till ansvaret för förvaltning av området eller till finansiering av

anläggningen. För varje utpekad anläggning av riksintresse finns funktionsbeskrivningar med information om anläggningens huvudsakliga funktion och eventuella framtida behov av markanspråk.

Motionen

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) påtalar i kommittémotion 2019/20:612 yrkande 9 att en översyn behöver göras när det gäller riksintresseflygplatser för att på så sätt poängtera betydelsen av att bevara flyginfrastrukturen. Motionärerna pekar på att ett riksintresse ska skydda anläggningar mot åtgärder som försvårar åtkomsten eller funktionen av det skyddade objektet och att fler flygplatser kan ligga till grund för detta skydd än vad som är fallet i dag. Motionärerna pekar vidare på att en flygplats utöver den vardagliga funktionen har en samhällsviktig infrastruktur som är av stor betydelse vid extraordinära händelser och att denna kan gå förlorad vid en nedläggning. Motionärerna konstaterar att ett riksintresse betyder varken ekonomiskt ansvar eller förvaltningsansvar, men att det enligt Trafikverket som pekar ut dessa intressen finns omtanken om att säkra den framtida funktionen och nyttjandet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att det nuvarande utpekandet som gäller för riksintressen gjordes 2010 kort efter att Trafikverket bildades. Underlagen inför detta togs fram av de dåvarande sektorsmyndigheterna där underlaget för luftfarten togs fram av Luftfartsverket.

När det gäller frågan om en översyn av riksintresseflygplatser vill utskottet framhålla det uppdrag som regeringen i januari 2020 gav till Trafikverket att tillsammans med fem andra myndigheter revidera respektive myndighets riksintresseutpekanden med syfte att minska antalet utpekade riksintressen och dess omfattning. I november 2020 ska en delrapportering av kriterier för utpekande av riksintressen göras och i september 2021 kommer det reviderade utpekandet att rapporteras. Trafikverket kommer därmed att revidera utpekandet för samtliga trafikslag, däribland flygplatserna.

Mot bakgrund av vad som ovan anförs om den pågående översynen av utpekade anläggningar av riksintresse avstyrker utskottet motion 2019/20:612 (SD) yrkande 9.

Marktransporter till flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om järnvägstrafik mellan flygplatserna Kastrup och Sturup. Utskottet hänvisar bl.a. till den åtgärdsplanering som har beslutats genom den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet för planeringsperioden 2018–2029.

Motionen

Boriana Åberg m.fl. (M) framhåller i motion 2019/20:2837 yrkande 8 betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige. Motionärerna pekar på att Copenhagen Airport (Kastrup) och Malmö Airport (Sturup) kompletterar varandra väl och att de tillsammans utgör de viktigaste naven i flygtrafiken för södra Sverige. För att skapa bättre förutsättningar för ett ömsesidigt kapacitetsutnyttjande på de båda flygplatserna behöver förbindelserna mellan dem enligt motionärerna förbättras avsevärt. Därför behöver arbetet med planering av järnvägstrafik mellan de båda flygplatserna via Malmö komma igång. Enligt motionärerna skulle hela regionen gagnas av en bättre tillgänglighet till Malmö Airport, som utöver att vara en viktig flygplats för passagerar- och fraktrafik även är en stor arbetsplats.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner inledningsvis om att 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. Trafikverket och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. Samhällsekonomiska analyser spelar en central roll i detta arbete. De nationella planerna fastställs därefter av regeringen medan länsplanerna fastställs i länen. Regeringen redovisar skriftligen sitt slutliga ställningstagande till riksdagen. Den statliga infrastrukturplaneringen har resulterat i åtgärdsplaner för en period på cirka tio år.

Riksdagen beslutade den 13 december 2016 om den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslag under perioden 2018–2029 (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Regeringen beslutade den 23 mars 2017 om ett uppdrag till

Trafikverket att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet för kommande planperiod 2018–2029. Regeringen fastställde genom beslut den 31 maj 2018 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 och definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för 2018–2029. I skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 redogör regeringen för planeringsarbetet och innehållet i regeringens beslut.

Trafikutskottet behandlade under våren 2019 skrivelsen i betänkandet Infrastrukturfrågor (bet. 2018/19:TU5). I betänkandet pekar utskottet bl.a. på att det under allmänna motionstiden 2017/18 och 2018/19 väcktes ett stort antal motioner om olika infrastrukturprojekt, främst väg- och järnvägssträckningar i landet och att motionärerna i flertalet fall lämnar konkreta förslag på sträckningar och olika projekt, men att det också finns motionsförslag som mer allmänt pläderar för satsningar på trafikens infrastruktur i vissa regioner eller landsdelar. Utskottet påminner om att utskottet avstyrkte sådana motionsyrkanden med hänvisning till den gällande planeringsordningen som innebär att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor och att sådana i stället bör avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen. Utskottet har även behandlat infrastrukturfrågor under våren 2020 i betänkandet 2019/20:TU7 Infrastrukturfrågor och avstyrkte då motsvarande motionsyrkanden med samma motivering. Utskottet finner på motsvarande vis inte anledning att ta något initiativ med anledning av motion 2019/20:2837 (M) yrkande 8 som därmed avstyrks.

Fjärrstyrd flygtrafikledning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att pausa införandet av fjärrstyrd flygledning. Utskottet hänvisar till att konsekvenserna av flygtrafikledning på distans nyligen har analyserats när det gäller bl.a. långsiktiga driftsförutsättningar, effektivitet, ekonomiska förutsättningar, säkerhet och regionala effekter.

Bakgrund

Luftfartsverket (LFV) har som huvuduppgift att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Flygtrafiktjänsten vid statligt ägda eller kontrollerade flygplatser ska utföras av Luftfartsverket. Swedavia AB och LFV träffar avtal om hur verksamheten ska utformas. Luftfartsverket var först i världen med att driftsätta flygtrafikledning på distans (RTS) från en kontrollcentral för flygtrafikledning på distans (RTC). RTC Sundsvall har varit i drift sedan 2015 och betjänar numera

både Örnsköldsviks och Sundvalls flygplatser. Luftfartsverket och Swedavia AB har därefter tecknat avtal om flygtrafikledning på distans från en gemensam central för flygplatserna i Kiruna, Östersund, Umeå och Malmö, vilka samtliga fyra ingår i det statliga basutbudet. Avtalet baseras på bedömningen att ett digitalt utförande av tjänsten gynnar båda parter verksamhet och bidrar till att nå de ekonomiska mål som gäller för respektive organisation. Avtalet mellan Swedavia AB och Luftfartsverket ingicks efter beslut i respektive styrelse och efter samråd med Försvarsmakten.

Motionen

Edward Riedl (M) framför i motion 2019/20:2967 att regeringen bör ges i uppdrag att överväga att pausa införandet av fjärrstyrd flygledning och ta fram ett bättre underlag där flygets alla parter får delta på likvärdig grund. Motionären pekar på att fjärrstyrd flygtrafikledning har varit omstritt under en längre tid och att tanken från början var att operera mindre flygplatser och genom ny teknik kunna förbättra servicen. Motionären pekar vidare på att LFV nu vill införa tekniken i Kiruna, Umeå, Östersund och Malmö som är större flygplatser med mycket trafik. Enligt motionären har flygledare i tornet och piloter varnat för en sådan förändring som dessutom ser ut att bli dyrare än dagens flygledning. Motionären anser att det vore mer rimligt att regeringen nu tar ansvar och pausar införandet samt tar fram ett nytt underlag för ett eventuellt framtida införande. I ett sådant arbete bör enligt motionären alla flygets olika intressenter delta på likvärdiga villkor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att utskottet har behandlat frågor om flygtrafikledning på distans vid flera tidigare tillfällen, senast våren 2018 (bet. 2017/18:TU10). Utskottet uttalade då bl.a. att en fortsatt utveckling där ytterligare flygtrafikledning på distans införs på fler flygplatser än i dagsläget måste bygga på transparenta processer där alla berörda, dvs. såväl brukare som anställda och andra som berörs av förändringen, ges möjlighet till insyn och delaktighet i processen.

Regeringen gav i april 2018 i uppdrag till LFV att analysera och redovisa konsekvenserna av flygtrafikledning på distans för flygplatserna i det statliga basutbudet, dvs. flygplatser på den reglerade marknaden där LFV är den myndighet som är leverantör av flygtrafikledningstjänst. Analysen skulle innefatta aspekterna långsiktiga driftsförutsättningar, ekonomiska förutsättningar, effektivitet, säkerhet, redundans, effekter för totalförsvaret samt regionala effekter inklusive centralisering.

När uppdraget genomfördes fick ett antal myndigheter och externa organisationer tillfälle att lämna sina synpunkter på effekterna av att införa flygtrafikledning på distans, huvudsakligen när det gäller regionala effekter och effekter för totalförsvaret. Kommuner, regioner och länsstyrelser vars

flygplatser ingår i det statliga basutbudet samt Tillväxtverket tillfrågades om regionala effekter medan regioner, Försvarmakten och MSB tillfrågades om effekter på totalförsvaret. I egenskap av kund involverades även Swedavia AB i arbetet genom möten och diskussioner.

LFV redovisade uppdraget till Regeringskansliet i december 2018 i rapporten Konsekvenser vid införandet av flygtrafikledning på distans vid det statliga basutbudet av flygplatser (N2018/05936/SUBT). I rapporten konstateras bl.a. att flygtrafikledning på distans medför en mängd fördelar och höjer effektiviteten liksom att detta skapar förutsättningar för att uppnå ännu högre flygsäkerhet. Vidare konstateras att de regionala effekterna huvudsakligen avser två områden, påverkan på arbetstillfällen och ökad tillgänglighet till flygplatserna. När det gäller tillgängligheten konstateras att de regionala företrädarna generellt har ställt sig positiva till att flygplatsernas tillgänglighet kan ökas kostnadseffektivt, vilket påverkar regionerna positivt ur flera aspekter. Vidare konstateras att förändringar inom en bransch ofta är förknippade med vissa utmaningar. I detta fallet pekar LFV på tillgång till kompetens och påverkan för den enskilde medarbetaren. LFV pekar även på att flygtrafikledning på distans inte bara införts i Sverige utan även driftsätts i andra länder. LFV redovisar att de ser att samma bedömningsgrunder som hittills använts även kan användas vid överväganden om fler flygplatser i det statliga basutbudet ska anslutas till flygtrafikledning på distans. LFV konstaterar i sammanhanget att behovet av information är stort och att de kommer att överväga om det kan finnas ytterligare sätt att kommunicera och sprida kunskap om flygtrafikledning på distans inom de områden som omfattas av utredningens analys.

Enligt uppgifter som utskottet har inhämtat från Infrastrukturdepartementet är ärendet fortsatt öppet samtidigt som slutsatserna dock inte är av sådan art att de påkallar åtgärder. Infrastrukturdepartementet pekar även på vad LFV hänvisar till om att RTS-centraler sedan slutet av 2018 är i drift i både Tyskland och Storbritannien. I rapporten drar LFV bl.a. slutsatsen att det finns ett behov av att ytterligare kommunicera och sprida kunskap om RTS, något som LFV i sin rapport utfäster sig att göra. Från Infrastrukturdepartementet har vidare inhämtats att verksamheten vid kontrollcentralen för flygtrafikledning i Sundsvall och byggnation av centralen på Arlanda pågår. Mot bakgrund av vad som ovan anförts ser utskottet för närvarande inte skäl som talar för att införandet av fjärrstyrd flygledning bör pausas. Utskottet avstyrker därmed motion 2019/20:2967 (M).

Ett gemensamt europeiskt luftrum

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att öka takten i genomförandet av ett gemensamt europeiskt luftrum. Utskottet pekar på vidtagna och pågående initiativ för att förbättra kapaciteten och effektiviteten i flygtrafiktjänsten och även möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter.

Jämför reservation 9 (M).

Bakgrund

Det gemensamma europeiska luftrummet, även kallat Single European Sky (SES), syftar till att öka effektiviteten i flyglednings- och flygtrafiktjänsten genom att minska splittringen i det europeiska luftrummet. Arbetet inleddes i oktober 2001 med att kommissionen lämnade ett förordningsförslag om en ram för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum. Rådet och parlamentet godkände förslaget i mars 2004. Därefter trädde ett andra paket med SES-regler i kraft 2009 (SES II), och 2013 lämnade kommissionen ett tredje paket med förslag (SES II Plus) 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 Plus är ännu inte avslutade.

Motionen

Louise Meijer m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2019/20:2659 yrkande 26 behovet av att driva på för ökad takt i implementeringen av Single European Sky. Motionärerna pekar på att det europeiska flygtrafikledningssystemet hanterar runt 26 000 flygningar dagligen och att flygtrafiken växer för varje år, vilket kräver att luftrummet används effektivare. Enligt motionären beräknas den nuvarande ineffektiviteten inom det europeiska luftrummet kosta mellan 2 och 3 miljarder euro per år. EU:s program Single European Sky bidrar till ett effektivt och miljömässigt bättre användande av luftrummet genom att möjliggöra för ett gemensamt europeiskt luftrum där flygbolag kan frångå landsgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Motionärerna pekar på att ett gemensamt europeiskt luftrum skapar kortare väntetid i luften innan flygen kan landa och att flygets utsläpp därmed skulle kunna minska med 10 till 12 procent. Enligt motionärerna är det oroande att arbetet med att få systemet på plats drar ut på tiden.

Utskottets ställningstagande

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

Riksdagen beslutade i mars 2018 om att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör prioritera arbetet med Single European Sky för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet (bet. 2017/18:TU10, rskr. 2017/18:198). Utskottet pekade bl.a. på att arbetet med att få till stånd ett gemensamt europeiskt luftrum går alltför långsamt och att tempot behöver öka för att undanröja nuvarande hinder och bromsklossar. Utskottet framhöll vikten av att Sverige ska fortsätta att vara ledande i effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder. Utskottet pekade även på att med ett gemensamt europeiskt luftrum skulle kapaciteten i luftrummet kunna öka och bränsleförbrukningen minska, vilket också innebär lägre utsläpp och kostnader.

Med anledning av riksdagens tillkännagivande framhåller regeringen i skrivelse 2019/20:75 som överlämnades till riksdagen i mars 2020 att ett fullt genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet, även kallat Single European Sky (SES), är en viktig åtgärd för att förbättra kapaciteten och effektiviteten i flygtrafiktjänsten och även möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter. Regeringen pekar vidare på att Sverige i dag jämfört med andra EU-stater i hög grad uppnår målen som är överenskomna på EU-nivå (PRB Annual Monitoring Report and Recommendations 2018). Regeringen pekar även på att ett led i att uppfylla de europeiska målen är att Sverige tillsammans med Danmark har inrättat ett geografiskt funktionellt luftrumsblock och i dag erbjuder unikt integrerade och operationella undervägstjänster till luftrumsanvändarna genom den gemensamma organisationen Nordic United Air Traffic Control (NUAC). Inom det svensk-danska gemensamma luftrummet och tillsammans med Estland, Finland, Lettland och Norge erbjuds fri ruttplanering för att möjliggöra kortast möjliga flygväg mellan två orter (FRA, Free Route Airspace). Regeringen konstaterar vidare att under 2018 och 2019 har arbetet med en s.k. prestationsplan för det svenska luftrummet för perioden 2020–2024 (även kallad RP3, Referensperiod 3) varit intensivt. Transportstyrelsen leder arbetet och andra berörda myndigheter samt luftrumsanvändarna har insyn i arbetet. Utskottet noterar att det svenska förslaget till prestationsplan för RP3 lämnades till EU-kommissionen i oktober 2019 och att den inlämnade prestationsplanen ännu inte har godkänts av EU-kommissionen. Riksdagens tillkännagivande är därmed inte slutbehandlat och ärendet bereds således vidare.

Utskottet finner mot bakgrund av vad som redovisas ovan inte anledning att ta något ytterligare initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2019/20:2659 (M) yrkande 26.

Minskad klimatpåverkan från luftfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder för att minska luftfartens klimatpåverkan. Utskottet pekar på att insatser på nationell och internationell nivå för att främja och stimulera användningen av biodrivmedel och insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan har mycket stor betydelse för den pågående och framtida utvecklingen. Utskottet välkomnar även den utredning som regeringen har låtit genomföra om obligatoriska klimatdeklarationer liksom regeringens ställningstagande att Sverige bör vara pådrivande i internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå blir så effektiva och optimala som möjligt för att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning.

Jämför reservation 10 (M), 11 (SD) och 12 (KD) samt särskilt yttrande 1 (C) och 2 (L).

Bakgrund

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

Trafikutskottet har vid flera tidigare tillfällen berett motioner som tar upp frågor relaterade till minskade utsläpp från luftfarten.

Riksdagen riktade våren 2016 ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel i luftfarten (bet. 2015/16:TU9, rskr. 2015/16:193). Trafikutskottet framhöll att en väl fungerande luftfart är en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling. Utskottet framhöll vidare betydelsen av en hållbar luftfart med minskad miljöpåverkan som också bidrar till kampen mot klimatförändringar.

Våren 2017 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle (bet. 2016/17:TU12, rskr. 2016/17:220). I betänkandet framhöll utskottet bl.a. betydelsen av en hållbar luftfart med minskad miljöpåverkan som också bidrar till kampen mot klimatförändringarna. Utskottet pekade även på att det är positivt med de stora framsteg som har gjorts vad gäller användandet av biodrivmedel och att denna utveckling måste fortsätta samt underströk betydelsen av att främja forskning om och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin. Utskottet menade att med rätt incitament kan användningen av biodrivmedel öka även om det för

närvarande är billigare att använda fossila drivmedel än biodrivmedel. Utskottet pekade även på att åtgärder och styrmedel som bl.a. differentierade start- och landningsavgifter, gröna inflygningskorridorer och energieffektiva flygplan kan bidra till att minska flygets klimatpåverkan. Utskottet framhöll vidare vikten av att skynda på processen med att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum eftersom kapaciteten i luftrummet skulle kunna öka med detta, medan bränsleförbrukningen minskar, vilket minskar utsläppen och kostnaderna. Utskottet välkomnade även det beslut som ICAO fattade i oktober 2016 om att införa ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg, då utskottet ansåg att ett ökat samarbete över landsgränserna och internationella avtal är det enda sättet att verkligen kunna hantera klimatutmaningen.

Riksdagen har även gjort ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för globala lösningar där luftfarten kan bära sina klimatkostnader (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101).

I budgetpropositionen för 2018 pekade regeringen på den svenska flygstrategin som beslutades den 26 januari 2017 och att regeringen där redogjorde för hur den avser att behandla riksdagens tillkännagivande. Regeringen konstaterade att det av strategin bl.a. framgår att det finns fortsatt potential att minska flygets klimatpåverkande utsläpp. Utvecklingen av nya motorer, nya material, ny teknik och nya processer som minskar bränsleförbrukningen måste enligt regeringen fortsätta att stödjas, och bränsleceller, eldrift och solenergi är bara några nya tekniker som har testats. Enligt regeringen kan även förnybara bränslen bidra till att minska utsläppen. Merkostnaderna för biobränsle för flyget är dock fortfarande höga, och incitamenten för flygbolag att efterfråga biobränsle bedöms därför vara låga. Regeringen anser att ett fortsatt arbete behöver göras för att se över marknadsförutsättningarna för bl.a. biobränsle. Regeringen pekade på att Statens energimyndighet har fått i uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet och ta fram en strategisk plan för detta. Enligt regeringen är detta en viktig del i regeringens arbete för ett ökat fossiloberoende inom samtliga trafikslag, inklusive flyget. Uppdraget redovisades i april 2017 med en strategisk plan där Statens energimyndighet, Trafikverket, Naturvårdsverket, Boverket, Trafikanalys och Transportstyrelsen även tagit fram förslag till åtaganden och åtgärder i omställningen. Regeringen ansåg med detta att tillkännagivandet var slutbehandlat.

I budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) redovisade regeringen att FN:s flygorgan ICAO i början av oktober 2016 fattade beslut om att införa ett globalt klimatstyrmedel för internationellt flyg och att beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Regeringen pekade vidare på att den bedrev ett aktivt påverkansarbete i de förhandlingar som föregick ICAO:s beslut och att regeringen kommer att fortsätta att vara aktiv i arbetet med att införa ICAO:s globala klimatstyrmedel så att det blir miljömässigt effektivt och så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer. Regeringen konstaterade att den har varit och kommer att

fortsätta vara aktiv i detta arbete och ansåg med detta att tillkännagivandet var slutbehandlat.

Trafikutskottets arbete med luftfarten inom ramen för forskning och framtid

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

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

alternativ som kan användas inom en relativt snar framtid riktades studiens intresse mot alternativen HEFA och FT-diesel.

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2019/20:612 yrkande 13 att miljöåtgärder som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningar av koldioxidläckage. Motionärerna pekar på att miljöproblem i allmänhet och växthusgaser i synnerhet inte tar hänsyn till nationsgränser. Enligt motionärerna utgår en konstruktiv och realistisk miljöpolitik från att på det mest kostnadseffektiva sättet bekämpa miljöförstöring och utsläpp av växthusgaser globalt utan att omöjliggöra för svenska företag och den svenska flygindustrins verksamhet. Alltför betungande ekonomiska pålagor som läggs på svenska företag och flygindustri resulterar enligt motionärerna i att svensk produktion och industri flyttar till mindre nogräknade nationer med sämre reglerade miljömål, med ökade utsläpp som resultat. Koldioxidläckage, som motionärerna vill benämna denna typ av företeelser bidrar till en negativ utveckling.

Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C) framför i motion 2019/20:914 att möjligheten bör prövas att göra Visby–Bromma till en helt grön flyglinje driven enbart med biojet inom ramen för en obligatorisk inblandning av biobränsle i flygbränsle i svenskt inrikesflyg. Flyglinjen mellan Visby och Bromma är enligt motionärerna en viktig flyglinje i Sverige. Motionärerna pekar på att flygningarna Bromma–Visby inte sker på hög höjd och att de därmed har mycket små eller inga höghöjds effekter på klimatet och att de dessutom kan bli världens första klimatsmarta flyglinje. Motionärerna vill införa en obligatorisk inblandning av biojet med ett slutmål och ett helt fossilfritt flyg 2030 och pekar vidare på att regeringen har utsett Gotland till att vara pilotlän i omställningen till ett 100 procent förnybart samhälle.

Jessika Roswall m.fl. (M) påtalar i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 33 behovet av att ta fram en plan för att göra svenskt inrikesflyg fossilfritt. Motionärerna pekar på att exempelvis Norge har satt upp som mål att allt flyg inrikes ska köras med el senast 2040. Enligt motionärerna ökar tydliga mål förutsättningarna för tydliga resultat. Med utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget (SOU 2019:11) som grund vill motionärerna se att regeringen skyndsamt återkommer med en proposition för minskade utsläpp från flyget.

Louise Meijer m.fl. (M) framför i kommittémotion 2019/20:2659 yrkande 24 att möjligheten att införa ytterligare miljödifferentiering för start- och landningsavgifter som uppmuntrar till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel bör utredas. Motionärerna påtalar vidare i samma motion behovet av att införa krav på erbjudande om klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp (yrkande 25). Motionärerna menar att möjligheterna att välja form för klimatkompensation bör vara stora eftersom det kan öka intresset för att investera. Enligt motionärerna är denna

typ av insatser för att minska klimatutsläppen dessutom ofta kostnadseffektiv och bör därför uppmuntras.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) påtalar i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 76 behovet av att införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle. Motionärerna framför vidare i samma motion att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt (yrkande 80). Motionärerna pekar på att klimathotet är globalt och behöver globala överenskommelser. Enligt motionärerna kan ändamålsenliga åtgärder genomföras mot flygets klimatutsläpp genom EU och den internationella luftfartsorganisationen ICAO. Motionärerna pekar även på att ICAO genom EU:s påtryckningar har enats om åtgärder för att begränsa flygets klimatpåverkan.

Annie Lööf m.fl. (C) framhåller i partimotion 2019/20:3107 yrkande 14.2 behovet av att all flygtrafik från svenska flygplatser ska ske fossilfritt 2040. För att möjliggöra detta krävs enligt motionärerna investeringar i fossilfria bränslen som kan ersätta fossilt jetbränsle samt tydliga spelregler och goda förutsättningar så att de projekt som industrin planerar verkligen blir av. Enligt motionärerna är det vidare av högsta vikt att de reduktionsplikter som införs för flyg inte blir ett tak för inblandningen. De aktörer som väljer att ha högre andel förnybart i sitt bränsle ska enligt motionärerna premieras för det.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 9 behovet av en hållbar omställning av flygsektorn. För att höja omställningstempot i flygbranschen vill motionärerna se åtgärder för att öka användningen av biojetbränsle då flyget måste bekosta sin klimatpåverkan bättre och minska sina utsläpp. Motionärerna pekar på att det finns stor potential att producera biojetbränsle från t.ex. restprodukter från skogen men att det krävs långsiktiga spelregler och en stabil efterfrågan för att fler storskaliga produktionsanläggningar ska komma i produktion. Motionärerna vill därför att en kvotplikt för flyget utreds som tar sikte på ett fossilfritt inrikesflyg till 2030.

Motionärerna framhåller vidare i samma motion att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO och EU för att säkerställa implementering och efterlevnad av internationella avtal som syftar till att flyget i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan (yrkande 18.2). Motionärerna pekar på att det EU-interna flyget omfattas av EU:s utsläppshandel, men att kraven på hur de tilldelas utsläppsrätter behöver skärpas. Att den internationella flygorganisationen ICAO 2016 kunde enas om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg är enligt motionärerna positivt, men Sverige måste nu vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt levererar. Motionärerna anser också att de delar av Chicagokonventionen, ICAO:s grunddokument från 1940-talet, som begränsar effektiva ekonomiska styrmedel för internationella klimatutsläpp behöver revideras.

Motionärerna påtalar vidare i samma motion behovet av att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom flyget (yrkande 19.1).

Kristina Yngwe m.fl. (C) framför i kommittémotion 2019/20:3264 yrkande 13.2 att all flygtrafik från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040. För att möjliggöra detta krävs enligt motionärerna investeringar i fossilfria bränslen som kan ersätta fossilt jetbränsle. Motionärerna pekar på att det krävs tydliga spelregler och goda förutsättningar så att de projekt som industrin planerar verkligen blir av. Det är enligt motionärerna också av högsta vikt att de reduktionsplikter som införs för flyg inte blir ett tak för inblandningen. Motionärerna anser vidare att de aktörer som väljer att ha högre andel förnybart i sitt bränsle ska premieras för det.

Johan Pehrson m.fl. (L) anför i partimotion 2019/20:3351 yrkande 10 att flyget i ökad utsträckning måste stå för sina klimatkostnader. Motionärerna pekar på att teknikutvecklingen går framåt och att modernare flygplan släpper ut betydligt mindre än äldre modeller. Motionärerna anser att de flyg som släpper ut mer ska betala mer än de som släpper ut mindre. Motionärerna anser vidare att det krävs ett långsiktigt arbete på internationell nivå och att det är centralt att användningen av biodrivmedel ökar. Motionärerna vill även att klimatpåverkan vägs in i start- och landningsavgifter och att det ska införas en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor för att underlätta för konsumenten.

Utskottets ställningstagande

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

Insatser för förnybara drivmedel och minskad klimatpåverkan inom luftfarten

Utskottet vill liksom tidigare framhålla flygets betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft samt för att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter såväl inrikes som utrikes. Utskottet vill samtidigt betona att en omställning av luftfarten och transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig.

Detta förutsätter dock ett samhälle där transporter används på ett mer effektivt sätt.

Utskottet välkomnar därmed den svenska flygstrategi som presenterades i januari 2017 där regeringen anger att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska och att flyget liksom övriga trafikslag ska bidra till målet om Sverige som ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Flyget ska även bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås. I flygstrategin hänvisar regeringen också till internationella bedömningar som visar att den framtida teknik-utvecklingen sannolikt inte kan väga upp mot utsläppen från framtida trafik-ökningar till 2030 eller 2045. Regeringen anser dock samtidigt att det finns fortsatt potential att minska flygets utsläpp och att utvecklingen av nya motorer, nya material, ny teknik och nya processer som minskar bränsleförbrukningen även fortsättningsvis måste stödjas. Vidare framförs att bränsleceller, eldrift och solenergi bara är några nya tekniker som har testats samt att även förnybara bränslen kan bidra till att minska utsläppen. I flygstrategin framhålls även att förnybara bränslen kan bidra till att minska luftfartens utsläpp men att merkostnaderna för biobränsle för flyget fortfarande är höga och att incitamenten för flygbolag att efterfråga biobränsle därför är låga. Produktionen sker inte heller kontinuerligt utan på beställning. I strategin konstateras att marknadsförutsättningarna för biobränsle måste förändras för att öka produktionen och användningen.

Regeringen beslutade i februari 2018 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera hur flygets användning av hållbara biobränslen kan främjas för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och minskad klimatpåverkan. Utredningen, som antog namnet Biojetutredningen, överlämnade i februari 2019 betänkandet Biojet för flyget (SOU 2019:11) till regeringen. Huvudförslaget är att en reduktionsplikt för flygfotogen införs 2021. Det innebär att leverantörer av flygfotogen ska minska växthusgasutsläppen från levererat drivmedel genom inblandning av biodrivmedel. Utredningens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

När det gäller frågan om att främja hållbara biobränslen för flyg vill utskottet också peka på det uppdrag som regeringen i april 2018 beslutade att ge Statens energimyndighet (N2018/02705/FÖF). Satsningen ska pågå under åren 2018–2020 och uppgår till totalt 100 miljoner kronor. I uppdraget ingår att Statens energimyndighet ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att även internationell bunkring vid svenska flygplatser så långt det är möjligt sker med förnybara drivmedel. För detta ändamål ska Energimyndigheten under perioden utlysa medel för att stödja forskning och utveckling av hållbara biobränslen för flyg samt inrätta ett innovationskluster som samlar hela värdekedjan och som tar fram en gemensam behovsanalys för att klara omställningen till fossilfrihet inom flyget. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 31 mars 2021.

Utskottet vill i sammanhanget även framhålla att utskottet delar den syn som regeringen redovisar i den klimatpolitiska handlingsplanen (prop.

2019/20:65) om att det i arbetet med att nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 är viktigt att även flygplan energieffektiviseras.

Om miljödifferiering av start- och landningsavgifter

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

Regeringen beslutade därefter i februari 2018 som tidigare nämnts att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera hur flygets användning av hållbara biobränslen kan främjas för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och minskad klimatpåverkan. Utskottet kan konstatera att utredningen i betänkandet Biojet för flyget (SOU 2019:11) inte anser att det är aktuellt att gå vidare med något förslag om att regeringen ska lämna direktiv till Swedavia om differentierade avgifter. Utskottet noterar samtidigt att regeringen i augusti 2019 gav Transportstyrelsen i uppdrag att analysera möjligheterna till en differentiering av start- och landningsavgifter mellan olika fligheter och olika flygplanstyper utifrån deras miljöprestanda, inklusive klimatpåverkan och användning av biojetbränsle (I2019/02304/TM). Enligt uppdraget skulle en redovisning göras till den 31 mars 2020. Utskottet har fått uppgift från Infrastrukturdepartementet att Transportstyrelsen har begärt en förlängning av tiden för att genomföra uppdraget. Utskottet inväntar slutförandet av uppdraget och emotser detta med intresse.

Internationellt samarbete för att minska flygets klimatpåverkan

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

ICAO antog 2010 en vision om att flygets utveckling ska vara koldioxidneutral från 2020. I oktober 2016 beslutade ICAO om att införa ett globalt styrmedel för koldioxidutsläpp från internationell flygtrafik. Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Om flygets utsläpp fortsätter att öka efter 2020 ska dessa utsläpp klimatkompenseras genom att flygbolagen måste köpa utsläppskrediter som bidrar till att minska utsläppen inom andra sektorer. Systemet kommer att inledas 2021 med en frivillig fas. Från och med 2027 kommer systemet att bli obligatoriskt för alla länder, förutom för de länder som tydligt undantas från deltagande. Sammanlagt har 79 stater aviserat att de kommer att delta i systemet från början, vilket innebär att nära 77 procent av det internationella

flygtransportarbetet kommer att omfattas. Utskottet noterar med tillfredsställelse att Sverige redan 2016 anmälde att man avser att delta från starten i Corsia 2021 då den frivilliga fasen börjar. Corsia är systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Sverige medverkar även aktivt i ICAO:s arbete med att ta fram ett regelverk för Corsia, vilket utskottet välkomnar.

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

Utskottet vill i detta sammanhang även peka på att EU-kommissionen driver ett projekt inom EU, FlightPath 2020, i samverkan med myndigheter från medlemsstaterna, flygbolag, flygplanstillverkare och bränsletillverkare. Målsättningen för projektet är att ha en europeisk årlig användning av 2 miljoner ton jetbränsle från biomassa år 2020, vilket skulle motsvara ca 4 procent av det totala behovet av flygbränsle inom Europa år 2020. Utskottet är positivt till detta och välkomnar även att det inom Norden finns ett liknande samarbete mellan myndigheter, flygbolag, flygplatser och andra intressenter med syfte att driva på utvecklingen och kommersialiseringen av biobränslen för den nordiska flygmarknaden. Initiativet kallas Nordic Initiative on Sustainable Aviation (Nisa).

Utskottet vill här också peka på att det både i den svenska flygstrategin som regeringen presenterade i januari 2017 och i den strategiska planen som Energimyndigheten presenterade i april 2017 framhålls att Sverige bör vara pådrivande i ICAO, EU och andra internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå blir så effektiva och optimala som möjligt i syfte att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning. Vidare uttalar regeringen i skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/189:238) som presenterades våren 2018 att det är positivt att en överenskommelse har nåtts men att ambitionsnivån för Corsia behöver höjas över tid. Utskottet ser utifrån detta positivt på vad regeringen har uttalat om att den avser att vara fortsatt drivande för en sådan höjning av ambitionsnivån.

När det gäller frågan om internationellt samarbete och avskaffad skattebefrielse på flygbränsle kan noteras att finansministern i ett svar på en skriftlig fråga den 6 mars 2019 (fr. 2018/19:233) bl.a. uttalade att ett rimligt sätt att prissätta flygets klimatpåverkan är att beskatta flygbränslet. Finansministern pekade även på det s.k. januariavtalet där det anges att Sverige ska ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av fossilt flygbränsle. Finansministern pekade vidare på behovet av rimliga styrmedel så att konsumenter kan göra väl

avvägda val för att komma till rätta med klimatproblemen. Enligt ministern styrs konsumenterna i dagsläget fel när klimatskatter tas ut på andra transport-sätt men inte på det som är sämst för klimatet, och detta är därför en fråga som regeringen kommer att driva starkt. Ministern pekade vidare på att det pågår en analys inom Regeringskansliet av hur detta bäst kan göras, men också att det är för tidigt att i detta läge uttala sig om när och i vilket forum det är mest lämpligt att lyfta frågan.

Utskottet vill i detta sammanhang även välkomna att infrastrukturministern vid ICAO:s generalförsamling som hölls i september 2019 tydligt framhöll att det krävs krafttag för att minska flygets klimatpåverkan och att det måste bli möjligt att beskatta den internationella luftfartens användning av fossilt bränsle.

När det gäller klimatdeklarationer anser utskottet i likhet med regeringen och vad som framkom i Biojetutredningen att en möjlighet att jämföra klimatpåverkan från olika färdmedel skulle ge mer likvärdiga förutsättningar för alla leverantörer som erbjuder långväga resande och ge en större nytta för konsumenterna. Utskottet välkomnar därför att regeringen har gett Trafik-analys i uppdrag att tillsammans med Energimyndigheten, Konsumentverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen lämna förslag på hur en klimat-deklaration kan se ut och hur den kan utformas så att det är enkelt för konsumenter att jämföra klimatpåverkan inom och mellan olika färdsätt. I uppdraget som redovisades till Regeringskansliet den 30 april 2020 har även ingått att analysera och lämna författningsförslag på hur ett krav på obligatorisk klimatdeklaration kan införas samt vilka kommersiella aktörer som bör omfattas. I den rapport som myndigheterna har presenterat lämnas förslag till bestämmelser som gör det möjligt att ställa krav på att en resas beräknade påverkan på klimatet deklarerar. Enligt förslaget ska en redovisning som minimum avse utsläpp av koldioxid, men om möjligt ska deklarationen innehålla alla slags klimatpåverkande gaser. Förslaget innebär vidare att alla transportörer, dvs. företagen som utför själva transporten och som riktar sina transporter till den svenska marknaden, ska klimatdeklarera resor som säljs på den svenska marknaden om de är längre än 150 km på land och i luften. Då utskottet anser att obligatoriska klimatdeklarationer kan underlätta för resenärerna att göra väl avvägda och klimatsmarta val vid resor ser utskottet med stort intresse fram emot resultatet av den fortsatta beredningen i ärendet.

Sammanfattande bedömning

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla att frågan om olika insatser på nationell och internationell nivå för att främja och stimulera användningen av biodrivmedel och insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan är av stor angelägenhet. Utskottet ser därför positivt på att regeringen gett uttryck för att den genom olika insatser tar frågan om ökad användning av biodrivmedel och minskad klimatpåverkan från luftfarten på stort allvar. Utskottet ser även positivt på att regeringen har uttalat ett tydligt ställningstagande för att Sverige

bör vara pådrivande i ICAO, EU och andra internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå ska bli så effektiva och optimala som möjligt för att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning. Utskottet välkomnar också den utredning som regeringen har låtit genomföra om obligatoriska klimatdeklarationer. Mot denna bakgrund finner inte utskottet att det för närvarande finns skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2019/20:612 (SD) yrkande 13, 2019/20:914 (C), 2019/20:2597 (M) yrkande 33, 2019/20:2659 (M) yrkandena 24 och 25, 2019/20:2775 (KD) yrkandena 76 och 80, 2019/20:3107 (C) yrkande 14.2, 2019/20:3246 (C) yrkandena 9, 18.2 och 19.1, 2019/20:3264 (C) yrkande 13.2 och 2019/20:3351 (L) yrkande 10.

Elflyg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om elflyg. Utskottet hänvisar till det uppdrag som getts till Trafikanalys att göra en översiktlig analys av lämpliga åtgärder för att främja utveckling och en övergång till en större användning av helt eller delvis eldrivna flygplan.

Jämför reservation 13 (SD, C, KD) och 14 (M) samt särskilt yttrande 3 (L).

Motionerna

Helena Gellerman m.fl. (L) påtalar i kommittémotion 2019/20:2746 yrkande 12 att elflygets behov av infrastruktur och dess påverkan på flygplatsstrategin snarast bör utredas. Enligt motionärerna visar den intressanta utvecklingen av elflyg, som åter kan göra kortflygningar mellan olika regioner lönsam, på betydelsen av mindre flygplatser som komplement till de stora knutpunkterna. Motionärerna pekar vidare på att elflyg kan komma att bli en viktig faktor för utvecklingen av landets regioner och erbjuda snabba transporter, inte minst för näringslivet. Motionärerna understryker dock samtidigt att även om elflyg blir en faktor inom kortdistansflygningar, kommer biodrivmedel att vara en viktig komponent för att få ner flygets miljöpåverkan under överskådlig tid.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 16 att regeringen bör ge Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Energimyndigheten ett gemensamt uppdrag att analysera förutsättningarna för introduktion av elflyg i Sverige, utreda förutsättningarna för en innovationsupphandling av elflyg för upphandlade linjer med trafikplikt samt överväga ett nationellt mål för elflyg. Motionärerna vill underlätta introduktionen av elflyg i Sverige och pekar på att miljö- och klimatpåverkan från flyget måste minska för att bidra till Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden utan att riskera tillgänglighetsmålet. En snabb

teknikutveckling sker inom luftfarten där el- och hybridflyg kommer att finnas på marknaden inom några år. Motionärerna anser att ett större statligt engagemang krävs för att tillvarata elflygets fulla potential och att den flygstrategi som antogs 2017 endast behandlar elflyg summariskt. Motionärerna pekar på att Sverige saknar ett politiskt mål för elflyg och jämför med Norge som har uttalat ett mål i den norska regeringsöverenskommelsen och även har ett tydligt politiskt mål för elflyg som innebär att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040.

Johan Pehrson m.fl. (L) påtalar i partimotion 2019/20:3351 yrkande 11 behovet av att stödja forskning och utveckling om elflyg och att elflygets behov av infrastruktur och dess påverkan på flygplatsstrategin snarast bör utredas. Motionärerna pekar på att elflyg är ett område under stark utveckling där staten bör bidra till forskning och utveckling, då detta har potential att minska flygets klimatpåverkan och samtidigt bli en ny industrigren i Sverige.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla det stora behovet av att minska flygets klimatpåverkan. Utvecklingen av elflygplan kan enligt utskottet vara en viktig del i att hitta klimatsmarta lösningar som bidrar till den omställning som behövs inom flygsektorn.

Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att regeringen i januari 2020 gav Trafikanalys i uppdrag att göra en översiktlig analys av lämpliga åtgärder för att främja utveckling och en övergång till en större användning av helt eller delvis eldrivna flygplan. Uppdraget till Trafikanalys är en del av den sakpolitiska överenskommelsen mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna. Uppdraget innefattar att ta fram kunskapsunderlag som bl.a. beskriver kapaciteten hos de eldrivna flygplan som utvecklas, samt översiktligt analysera vilka åtgärder som skulle kunna vara lämpliga att genomföra för att främja utveckling och en övergång till en större användning av elflygplan. I uppdraget till Trafikanalys ingår att beskriva vilka typer av helt eller delvis eldrivna flygplan som finns eller utvecklas i dag, att beskriva tänkbara framtidsscenarioer och kartlägga vilka styrmedel som andra länder har infört för att stimulera utveckling på området. I enlighet med uppdraget ska Trafikanalys inhämta synpunkter från berörda flygbolag, flygindustrin, Swedavia AB, Svenska Regionala Flygplatser (SRF) och berörda batteri- och bränslecellstillverkare. Trafikanalys ska även inhämta synpunkter från Luftfartsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Tillväxtverket och Verket för innovationssystem (Vinnova). Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 7 oktober 2020. Utskottet anser att den pågående översynen kommer att kunna utgöra ett viktigt underlag för den fortsatta utvecklingen av fossiloberoende och klimatsmarta transportlösningar. Mot bakgrund av den pågående utredningsinsatsen finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2019/20:2746 (L) yrkande 12, 2019/20:3246 (C) yrkande 16 och 2019/20:3351 (L) yrkande 11.

Förseningsstatistik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om förseningsstatistik för flyget. Utskottet hänvisar till att det redan i dag finns viss statistik tillgänglig på nätet som ger en översiktlig bild av andelen flyg som håller tiden liksom de genomsnittliga förseningarna.

Motionen

Isak From och Helén Pettersson (båda S) påtalar i motion 2019/20:1200 behovet av att säkerställa tillförlitlig förseningsstatistik för flyget. Motionärerna anser att det i princip är omöjligt för konsumenter att kunna jämföra statistik över förseningar inom tåg- respektive flygtrafiken och konstaterar att varken Trafikanalys, Transportstyrelsen, Luftfartsverket eller Swedavia har siffror om flygens förseningar. Motionärerna pekar på att det i dagsläget bara finns en offentlig källa till statistik över flygförseningar. Det är en hemsida som heter FlightStats och som utöver att räkna ut andelen flyg som håller tiden även mäter den genomsnittliga förseningen. Dessvärre finns inte alla flygbolag med och statistiken är utslagen på alla flygningar i Europa, vilket enligt motionärerna gör det omöjligt för konsumenterna att göra en rättvis jämförelse mot andra trafikslag. Enligt motionärerna är det dags att flygaktörerna på ett trovärdigt sätt åläggs att redovisa sina siffror tydligare gentemot allmänheten. Motionärerna anser därför att regeringen bör överväga att ge ett utökad uppdrag till Konsumentverket eller den myndighet som regeringen finner lämpligast så att säkerställda och jämförbara försenings-siffror tas fram även för flyget.

Utskottets ställningstagande

När det gäller förslaget om att överväga ett utökad uppdrag till Konsumentverket kan utskottet konstatera att det av instruktionen till Konsumentverket framgår att myndigheten är förvaltningsmyndighet för konsumentfrågor och har ansvar för att utöva tillsyn och annan kontroll enligt de konsument-skyddande regler som ligger inom myndighetens ansvarsområde, tillgänglig-göra information och vägledning om konsumenters rättigheter och skyldig-heter samt annan information som ger dem goda förutsättningar att göra väl avvägda val om ingen annan myndighet har den uppgiften, och stärka konsumenternas ställning på marknaden genom kontakter med privata aktörer och i det arbetet genomföra bl.a. branschöverenskommelser och insatser på standardiseringsområdet.

När det gäller statistik för luftfart sammanställer Transportstyrelsen på uppdrag av Trafikanalys statistik som beskriver utvecklingen i den svenska luftfartssektorn utifrån trafik och transporter, infrastruktur, luftfartyg samt

olyckshändelser. Uppgifterna om flygverksamheten omfattar svenska trafikflygplatser där det bedrivs civil luftfart i regelbunden trafik eller chartertrafik och därmed omfattas såväl statliga, kommunala som privata flygplatser. I detta uppdrag ingår dock inte att sammanställa statistik om flygförseningar. Som motionärerna pekar på finns dock redan i dag viss statistik tillgänglig på nätet som resenärer kan använda för att få en översiktlig bild av andelen flyg som håller tiden liksom de genomsnittliga förseningarna. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2019/20:1200 (S).

Beivrande av överträdelser av luftfartslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om straffskärpningar vid överträdelser av luftfartsreglerna. Utskottet hänvisar till de skärpningar som genomfördes när den nu gällande luftfartslagen infördes 2010. Jämför reservation 15 (SD).

Motionen

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2019/20:612 yrkande 11 att ett förtydligande i luftfartslagen och luftfartsförordningen snabbtreds liksom att möjligheten att öka minimistrafket i luftfartslagen snabbtreds (yrkande 12). Motionärerna pekar på att Sverige och särskilt flygindustrin under senare tid har fått uppleva en ny typ av brottslighet, där förövaren utför ett slags sabotage genom att aktivt och uppsåtligt motsätta sig flygpersonalens anvisningar och gällande säkerhetsrutiner. Detta agerande har bl.a. använts för att förhindra att utvisningar verkställs. Motionärerna anser att det är allvarligt att vissa individer ställer sig över svensk lag och att detta sker på andra människors bekostnad. Motionärerna anser att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt långtgående och föreslår därför att det skyndsamt bör ske en översyn av straffsatserna, men även av vilka gärningar som ska anses vara straffbara.

Utskottets ställningstagande

I luftfartslagen (2010:500) finns i 5 kap. regler som rör luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord. Den nu gällande luftfartslagen infördes 2010 och ersatte då en tidigare luftfartslag (1957:297) (prop. 2009/10:95, bet. 2009/10:CU15, rskr. 2009/10:295). Genom den nya lagen infördes bl.a. nya regler som innebar att den passagerare som inte rättar sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Även med de tidigare reglerna var det straffbart att inte rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen

ombord, men straffet var då begränsat till böter. Utskottet noterar att de nya reglerna därmed innebar en skärpning. Som skäl för regeringens förslag pekade regeringen bl.a. på att flygföretag såväl nationellt som internationellt fått ökade problem med s.k. oreglerliga passagerare ombord på sina luftfartyg. Regeringen pekade vidare på att det i begreppet oreglerliga passagerare innefattas en rad olika beteenden samt att sådana passagerare i vissa fall kan utgöra en allvarlig fara för flygsäkerheten och luftfartsskyddet då de genom sitt beteende kan dra till sig så mycket av kabinpersonalens uppmärksamhet att andra incidenter inte observeras eller kan hanteras på ett snabbt och bra sätt, vilket därigenom kan leda till ett tillbud eller en olycka. Regeringen redovisade vidare att samtliga remissinstanser som uttalat sig i saken var överens om att det behövdes en kraftfullare reaktion än den som stod till buds enligt den då gällande ordningen. Regeringen konstaterade även att problemen med oreglerliga passagerare inte är vanliga, men att de lätt blir allvarliga när de inträffar och att enbart en bötespåföljd kan framstå som alltför lindrig i förhållande till brottets allvar. Utskottet finner för närvarande inte anledning till något nytt initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2019/20:612 (SD) yrkandena 11 och 12.

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 16 (KD).

Bakgrund

Riksdagens tidigare tillkännagivande

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 före 2010 fick polisen endast göra alkoholtester på flygpersonal om det fanns misstanke om eller indikation på att en person var berusad.

Gällande regler

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 polisen genomföra en nykterhetskontroll.

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 8 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

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 22 att det bör införas ett krav på alkoholtest för piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget. Motionärerna pekar på att det har uppdragats ett flertal fall där anställda på flyget har ertappats med att vara alkoholpåverkade i tjänsten. Motionärerna framhåller att detta är något som kan medföra en stor risk för passagerarnas säkerhet och öka risken för flygplansolyckor. Motionärerna pekar även på att det inte är möjligt för ett enskilt land att ha egna regler för kontroll av piloter och att Sverige därför bör verka inom den internationella flygorganisationen IATA för att skapa ett regelverk som möjliggör nykterhetskontroller av piloter vid flygningar till och från de länder som önskar detta.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat frågor om alkoholkontroller inom luftfarten vid ett flertal tidigare tillfällen, senast våren 2019 (bet. 2018/19:TU10). Utskottet vill liksom tidigare framhålla vikten av att Sverige fortsätter att värna om en hög flygsäkerhetsnivå och att nödvändiga insatser vidtas för att säkerställa detta.

Utskottet vill peka på att den europeiska flygsäkerhetsbyrån Easa har tagit fram ett antal rekommendationer för att förstärka flygsäkerheten. Enligt rekommendationerna ska medlemsstaterna utföra nationella alkoholtester baserat på slump eller riskbaserat, och Easa kommer att göra analyser av flygbolagen så att riskbaserad tillsyn kan utövas. Av rekommendationen

framgår att tillgång till pilotsupportprogram ska finnas hos alla bolag som bedriver kommersiell luftfart och att vid förstagångsundersökningar på flygmedicinskt centrum ska drogtestning genomföras. Easa rekommenderar att slumpvisa tester utförs på flygplatserna i de utrymmen som tillhandahålls för flygplansbesättningar eller motsvarande, men de bör inte utföras i cockpit.

Utskottet noterar i sammanhanget att frågan om att införa obligatoriska nykterhetskontroller av alla piloter inför en flygning även har varit föremål för en skriftlig fråga (fr. 2015/16:210) hösten 2015 till den dåvarande inrikesministern. I sitt svar pekade ministern bl.a. på att alla aktörer som verkar inom luftfarten har ett ansvar för att upprätthålla en god flygsäkerhet och att regelverken inom detta område huvudsakligen är internationella. Här konstaterades att både myndigheter och företag arbetar aktivt med luftfartsäkerhet och att detta även innefattar frågan om alkoholförvärdad besättning. Vidare gjordes en hänvisning 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.

Utskottet vill liksom tidigare framhålla vikten av att Sverige fortsätter att vara pådrivande i flygsäkerhetsfrågor och att det på såväl nationell som internationell nivå säkerställs att piloter inte är onyktra i samband med flygningar. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2019/20:2775 (KD) yrkande 22.

Vissa flygplatsrelaterade frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som rör ett antal flygplatsrelaterade frågor. Utskottet hänvisar bl.a. till att det är upp till Swedavia som ägare till de nationella flygplatserna att besluta i namnfrågor. När det gäller frågan om att arbetsuniformer vid statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap hänvisar utskottet till gällande regler om arbetskläder.

Jämför reservation 17 (SD).

Motionerna

Dennis Dioukarev (SD) framhåller i motion 2019/20:25 behovet av att installera vattenpåfyllningsstationer inne på statligt ägda flygplatser i Sverige. Motionären pekar på att restauranger och servicebutiker på flygplatser tar ut höga priser för mat och vatten och att detta innebär höga kostnader för familjer. Enligt motionären har problemet med överprissättningen börjat uppmärksammas internationellt och flera flygplatser i Europa har nu åtgärdat problemet genom att installera stationer där vattenflaskor kan fyllas på med vatten. Motionären anser att Swedavia bör åläggas direktiv för att tillhandahålla möjligheten till påfyllningsfontäner så att resenärerna får möjlighet att ta med

tomma plastflaskor genom säkerhetskontrollerna för att sedan fylla på dessa inne på flygplatsen. Förutom att detta skulle sänka utgifterna för resenärerna finns det enligt motionären även en miljö- och hållbarhetsaspekt i sammanhanget i och med en minskad plastkonsumtion.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2019/20:612 yrkande 10 att arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap. Motionärerna pekar på att flyget utöver resor och transporter har en viss särställning när det gäller att marknadsföra Sverige som turist-, handels- och industrination. Motionärerna vill att personer som reser till och från Sverige ska bemötas med respekt och professionalism samt att arbetande personal på ett enkelt sätt ska kunna kännas igen utifrån både profession och identitet. Enligt motionärerna ska därför uniformer för personal som arbetar på statliga flygplatser utformas neutralt, men även med betoning på säkerhet, öppenhet och igenkännbarhet för kollegor och resenärer.

Robert Hannah (L) föreslår i motion 2019/20:1920 att Landvetter flygplats bör döpas om till Landvetter Torgny Segerstedt flygplats (Airport). Motionären pekar på att Torgny Segerstedt, som levde i Göteborg, bedrev en kamp mot nazismen och att hans livsverk är enastående och förtjänar att 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 Segerstedt flygplats (Airport) bli en tydlig internationell symbol för en välkomnande stad som står öppen för världen och som kämpar mot alla former av förtryck.

Vidare föreslår Robert Hannah (L) i motion 2019/20:1921 att namnet på Arlanda Airport ändras till Raoul Wallenberg Airport. Motionären pekar på att Raoul Wallenbergs hjältemod hedras på olika sätt globalt och att få svenskar ha haft en så stor betydelse genom sina gärningar. Motionären menar att Wallenberg är en utmärkt symbol för solidaritetens, öppenhetens och toleransens Sverige och Europa och framhåller vikten av att vårda hans minne. Motionären pekar vidare på att många länder hedrar sina mest förtjänstfulla medborgare genom att döpa viktiga flygplatser efter dem och att ett namn på en flygplats blir välkänt av allmänheten.

Utskottets ställningstagande

Möjlighet att fylla på vatten på flygplatser

Det statliga bolaget Swedavia bildades 2010 och driver och utvecklar tio flygplatser som bildar det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. När det gäller möjligheten att fylla på vatten på Swedavias flygplatser har utskottet fått uppgift från bolaget om att det på Arlanda sedan ungefär ett och ett halvt år tillbaka finns ett tiotal särskilda, tillgänglighetsanpassade, vattenstationer i terminalerna som resenärerna passerar på väg ut till gatorna. På de övriga av Swedavias flygplatser finns det antingen en vattenkran efter att resenärerna har passerat säkerhetskontrollen eller möjlighet att fylla på vatten inne på

toaletterna. Utskottet finner därför inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2019/20:25 (SD).

Arbetsuniformer

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

Utskottet noterar att det statliga bolaget Swedavia som äger, driver och utvecklar ett tiotal flygplatser i landet har tagit fram en anvisning för användande av uniformer som riktar sig till alla som använder uniform i tjänsten. I anvisningen anges bl.a. att de som arbetar för Swedavia alltid ska möta kunderna på ett professionellt vis samt vara engagerade och välkomnande, och uniformen ingår som en del i bemötandet. I anvisningen anges vidare att Swedavias namnskylt alltid ska bäras väl synlig vid användning av uniformen och att inga andra broscher eller pins ska bäras på uniformen med undantag för eventuella kampanjpins från Swedavia. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2019/20:612 (SD) yrkande 10.

Byte av namn på flygplatser

Utskottet har återkommande behandlat motioner om byte av namn på svenska flygplatser och utskottet har då avstyrkt sådana motionsförslag, senast våren 2019 (bet. 2018/19:TU15). Utskottet kan liksom tidigare konstatera att internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn. Utskottet kan i sammanhanget även påminna om att Swedavia, i egenskap av ägare till flygplatsen, har att göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till verkets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. Utskottet vill liksom tidigare också peka på att en flygplats namn ofta är ett starkt varumärke kopplat till destinationen och att ett byte av ett känt och inarbetat varumärke måste vara väl genomtänkt och affärsmässigt. Vidare påtalar utskottet åter att flygresenärer inte reser till en flygplats utan till en destination. Människor i världen har generellt en begränsad geografisk kunskap som sträcker sig till att eventuellt känna till världens länder och huvudstäder och andra viktiga städer. Sverige och Stockholm ligger ur ett globalt perspektiv i periferin. Namnet på en flygplats bör beskriva var flygplatsen ligger både för människor i andra länder (Stockholm/Göteborg) och för svenskar (Arlanda/Landvetter) och vad det är för verksamhet och funktion, både i Sverige och utomlands (Airport). Risken finns att Stockholm och Göteborg inte är tillräckligt internationellt välkända för att de flygplatserna ska klara av att bära ett personnamn och ändå vara välkända som destinationernas flygplats.

Utskottet har även tidigare lyft fram kostnadsaspekter på namnbyten och pekat på att det skulle innebära omfattande kostnader att byta ut namnet i bl.a. datasystem, material och skyltar och att sådana kostnader även skulle drabba utomstående parter som lokaltrafiken, SJ och Trafikverket m.fl. Det skulle också krävas omfattande resurser att marknadsföra ett nytt namn. Namnbyte riskerar alltså att innebära ökade avgifter och att Swedavia förlorar det kapitalvärde som har byggts upp i varumärkena Arlanda och Landvetter under många år. Mot bakgrund av vad som här anförs och att utskottet inte har ändrat uppfattning i frågan avstyrker utskottet motionerna 2019/20:1920 (L) och 2019/20:1921 (L).

Helikoptrar i fjällmiljö

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att möjliggöra fortsatta flygningar med enmotoriga helikoptrar i fjällmiljö. Utskottet hänvisar till gällande internationella regelverk.

Bakgrund

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

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

- Specialiserad flygverksamhet (SPO) innebär att inga passagerare eller gods och post får tas med i luftfartyget. Luftfartyget används som ”verktyg”. Regelverket skyddar i första hand tredje man och egendom på marken. Det kan noteras att en operatör med enbart SPO-tillstånd inte får ta passagerare i luftfartyget. Vid SPO-verksamhet förväntas piloter och besättningsmedlemmar vara införstådda med och utbildade för att acceptera en högre risknivå. Regelverket tillåter därför flygning över ogästvänlig terräng (terräng där en säker nödlandning inte kan förväntas utföras), utan att några särskilda säkerhetshöjande åtgärder vidtas.
- Kommersiell lufttransport (CAT) innefattar transport av passagerare, gods och post. Regelverket skyddar, förutom tredje man och egendom på marken, även passagerare och gods ombord. CAT-flygning får inte utföras av en helikopter i prestandaklass 3, dvs. en enmotorig helikopter, över ogästvänlig terräng.
- HEMS-flygning (en särskild CAT-verksamhet) som innefattar flygning med helikopter enligt ett ambulansflygtillstånd och vars syfte är att i ett

nödläge ge medicinsk assistans då omedelbar och snabb transport är absolut nödvändig. Detta sker genom att medföra medicinsk personal, medicinska förnödenheter såsom utrustning, blod, organ och läkemedel samt sjuka eller skadade personer och/eller andra direkt involverade personer. HEMS-flygning får inte utföras av enmotorig helikopter över ogästvänlig terräng, dvs. terräng där en säker nödlandning inte kan förväntas utföras under 3 000 meter över havet. HEMS-flygning med enmotorig helikopter kan därmed bara utföras om man inte flyger över ogästvänlig terräng.

Motionen

Isak From och Helén Pettersson (båda S) framför i motion 2019/20:1259 yrkande 2 att regeringen bör uppdra åt Transportstyrelsen att studera hur ansvarig myndighet i Schweiz tänker gå till väga vid implementering av Easa-regelverket för att möjliggöra fortsatta flygningar med enmotoriga helikoptrar i fjällmiljö. Motionärerna anser att Sverige behöver ta ett politiskt beslut om företagen ska kunna flyga med de bäst lämpade helikoptrarna för lätta persontransporter i fjällen. Om Sverige över huvud taget ska kunna använda sig av enmotoriga helikoptrar för persontransporter i väglöst land behövs enligt motionärerna ett förtydligande. Motionärerna anser att det nuvarande regelverket inte tar hänsyn till svenska förutsättningar och att det vore olyckligt om regelverket utformas så att det utestänger den lätta typen av helikoptertransporter som behövs i fjällen. Motionärerna pekar på att det i Schweiz är staten som tar ansvar för den risk och de riskbedömningar som samhället är beredda att ta i jämförelse med t.ex. andra transportsätt i väglöst land.

Utskottets ställningstagande

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

När det gäller förslaget om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att studera hur ansvarig myndighet i Schweiz tänker gå till väga vid implementering av Easa-regelverket för att möjliggöra fortsatta flygningar med enmotoriga helikoptrar i fjällmiljö vill utskottet peka på följande information som inhämtats från Transportstyrelsen i frågan. Enligt uppgift utgör dagens EU-regler i grunden inte någon skärpning från tidigare gällande regelverk. Svenska operatörer har dock gjort avsteg från gällande regelverk under ett antal år. Enligt Transportstyrelsen har myndigheten av främst resursskäl inte utövat tillsyn över verksamheten i tillräcklig omfattning och lokal praxis har därmed kommit att ersätta regelverken. Transportstyrelsen konstaterar att man internationellt har höjt säkerhetsnivån, medan de svenska operatörerna inte har

följt med i utvecklingen. När nu Transportstyrelsen prioriterar helikopterområdet och har återgått till normal tillsyn av operatörerna för att kontrollera regel efterlevnaden mot gällande regelverk visar sig skillnader mellan gällande regelverk och av operatörerna tillämpad praxis. Transportstyrelsen pekar vidare på att helikopterområdet i Europa är prioriterat av Easa på grund av olycksstatistiken som visar ett haveri i veckan och ett haveri med dödlig utgång varje månad för helikoptrar i Europa.

I alla Easa-länder förutom Schweiz får HEMS-flygning inte utföras av enmotorig helikopter över ogästvänlig terräng, dvs. terräng där en säker nödlandning inte kan förväntas utföras. Schweiz tillämpar samma regelverk som EU-länderna tillämpar för luftfarten. På höjder över 3 000 meter över havet får man i vissa lägen, trots att man har en tvåmotorig helikopter, samma resultat vid en motorstörning som om man bara har en motor. Detta på grund av den lägre luftdensiteten vid hög höjd och följden blir att man måste nödlanda. Schweiz hävdar och har fått accept av Easa att man därför ska få operera HEMS med enmotoriga helikoptrar över den ogästvänliga höglänta alpina terrängen på höjder över 3 000 meter över havet. Säkerhetshöjande åtgärder används i form av speciell motorövervakning och val av flygvägar. På lägre höjder gäller inte undantaget. CAT-flygningar får i dag utföras i Sveriges mera låglänta fjällområden (jämför Kebnekaises topp som är 2 106 meter över havet) och då med säkerhetshöjande åtgärder i form av val av flygvägar och landningsplatser så att säker nödlandning alltid kan utföras. Om en svensk operatör installerar speciell motorövervakning så kan operatören få tillstånd att göra vissa avsteg från kravet på att alltid nå säker nödlandningsplats. Oavsett säkerhetshöjande åtgärder får dock inte HEMS-flygning göras med enmotorig helikopter över låglänt ogästvänlig terräng. Det schweiziska undantaget gäller bara på höjder över 3 000 meter över havet där även en tvåmotorig helikopter måste nödlanda vid ett motorbortfall på grund av den lägre luftdensiteten.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att Transportstyrelsen varje år arrangerar ett antal sammankomster, seminarier, utbildningar och informationsträffar för flygbranschen inom olika specialistområden. I samarbete med helikopterbranschen har Transportstyrelsen startat ett s.k. flygsäkerhetsforum där det är tänkt att myndighet och bransch ska träffas för att ta upp olika frågor och gemensamt arbeta med flygsäkerhet. Forumet har haft ett antal möten och arbetar fortfarande med att prova olika former för att hitta rätt anslag. Flygsäkerhetsforum hålls mellan tre och fyra gånger per år.

Med hänvisning till gällande internationella regelverk och vad som i övrigt anförts ovan finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2019/20:1259 (S) yrkande 2.

Drönare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att införa ägarregistrering för drönare. Utskottet hänvisar till de regeländringar som genomförts inom området och pekar på att dessa kommer att medverka till att öka säkerheten vid användningen av drönare.

Jämför reservation 18 (KD).

Bakgrund

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

Flygning i kontrollerat luftrum får bara ske efter särskilt tillstånd av och på de villkor som lämnas från berörd flygkontrollenhet för det aktuella luftrummet. För flygning i en trafikinformationszon eller ett trafikinformationsområde ska piloten upprätthålla dubbelriktad radioförbindelse eller motsvarande efter överenskommelse med flygtrafikledningen. Flygning i trafikzon får endast ske efter samråd med berörd flygplats.

Motionen

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 27 att regeringen bör ta initiativ till ett system som innebär att varje drönare kan knytas till en ägare. Motionärerna pekar på att det under de senaste åren har rapporterats om ett flertal allvarliga incidenter med drönare i det skyddade luftrummet i Sverige. Motionärerna konstaterar att detta har inneburit stora risker för flygplansolyckor, svåra ekonomiska förluster för flygbolagen och förseningar för resenärer. Det är redan i dag förbjudet att utan tillstånd flyga drönare inom en viss radie kring en flygplats, och ägarna och piloterna till drönarna som flyger i fredad zon begår således ett luftfartsbrott. För att dessa ska kunna lagföras och för att motverka överträdelser anser motionärerna att tillverkarna bör införa något slags signalsystem som identifierar drönaren och knyter den till ägaren.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att EU-gemensamma regler för drönare har inrättats i och med att EU-förordningen om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet trädde i kraft i september 2018. Inom ramen

för förordningen beslutades en genomförandeakt och en delegerad akt om drönare under våren 2019. Utskottet kan konstatera att i enlighet med detta och för att underlätta utvecklingen av drönare och samtidigt behålla den höga säkerheten i takt med att trafiken ökar, kommer nya drönarregler att gälla fr.o.m. den 1 juli 2020. Reglerna blir gemensamma inom hela EU. De nya reglerna ligger relativt nära Sveriges nuvarande regler, men det blir nya krav på registrering av nästan alla operatörer och drönare och utbildning av piloter. Drönare får också en ny indelning i kategorier utifrån risknivå. Drönare delas in i öppen, specifik och certifierad kategori. De största förändringarna innebär i korthet:

- Nya krav på kompetens, både teoretisk och praktisk utbildning, som en drönarpilot måste ha för att få flyga med drönare.
- Nya krav på registrering av drönaroperatörer av nästan alla drönare.
- För drönare upp till 25 kg krävs inga tillstånd från Transportstyrelsen så länge man flyger inom synhåll, max 120 meter över marken och inte över människor (i de nuvarande reglerna gäller att man måste söka tillstånd för alla drönare över 7 kg). Dessa drönare omfattas av den öppna kategorin. Däremot kan tillstånd från andra krävas, som från Lantmäteriet för spridningstillstånd av bild och film eller från närmsta flygplats för flygning inom kontrollzon.
- För drönare över 25 kg, och/eller som vill flyga utom synhåll, högre än 120 meter och i närheten av människor måste tillstånd sökas hos Transportstyrelsen. Dessa drönare omfattas av antingen den specifika eller certifierade kategorin.
- En enskild drönare ska kunna identifieras på avstånd. Det ska gå att fastställa drönarens geografiska position, höjd, hastighet och flygväg.

Utskottet välkomnar dessa regeländringar och ser fram emot att dessa kommer att medverka till att öka säkerheten vid användningen av drönare. Utskottet finner inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2019/20:2775 (KD) yrkande 27.

Reservationer

1. Regionala flygplatser, punkt 1 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M), Camilla Waltersson Grönvall (M) och Niklas Wykman (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 32,
bifaller delvis motion
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och
avslår motionerna
2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6,
2019/20:881 av Pål Jonson och Marlène Lund Kopparklint (båda M),
2019/20:906 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),
2019/20:909 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C),
2019/20:942 av Patrik Engström m.fl. (S),
2019/20:992 av Hanna Westerén (S),
2019/20:1406 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S) yrkande 1,
2019/20:1907 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1–3,
2019/20:2156 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),
2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 7,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 81 och 82,
2019/20:2820 av Lars Adaktusson (KD) yrkandena 1 och 2 samt
2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 8.

Ställningstagande

Den pågående coronakrisen påverkar flyget mycket negativt. Sverige behöver flyget både för att kunna ta sig runt inom landet men också för värdefulla kontakter med andra länder. Vi vill därför framhålla vikten av att vi säkerställer flygets överlevnad på både kort och lång sikt, även om detta betänkande är mer allmänt utifrån tidigare motioner.

När det gäller de regionala flygplatserna vill vi peka på att det finns ett utjämningsystem i Sverige för att skydda regionala flygplatser från att drabbas hårt ekonomiskt av säkerhetskostnader och att det även utgår ett statligt driftsbidrag till dessa flygplatser. Då det ofta är svårt för de regionala flygplatserna att uppnå lönsamhet i verksamheten är ett ekonomiskt stöd nödvändigt för att säkra tillgängligheten i hela landet. Vi anser dock att det

nuvarande systemet för att stödja de regionala flygplatserna behöver förbättras. Eftersom de regionala flygplatserna ofta driver trafik till Swedavias flygplatser anser vi att Swedavia bör kompensera de regionala flygplatserna i form av driftsstöd. Med en sådan modell anser vi att flyget skulle kunna finansiera sig självt utan att påverka statsbudgeten samtidigt som flygets framtid i hela Sverige säkras. Vi vill därmed framhålla behovet av att värna tillgänglighet till flyg i hela landet genom att hela eller delar av de regionala flygplatsernas icke-ekonomiska verksamheter bekostas av Swedavia.

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

2. Regionala flygplatser, punkt 1 (SD)

av Angelika Bengtsson (SD), Katja Nyberg (SD) och Martin Kinnunen (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6,

2019/20:1406 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S) yrkande 1 och

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 32,

bifaller delvis motionerna

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 81,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och

2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 8 och

avslår motionerna

2019/20:881 av Pål Jonson och Marléne Lund Kopparklint (båda M),

2019/20:906 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),

2019/20:909 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C),

2019/20:942 av Patrik Engström m.fl. (S),

2019/20:992 av Hanna Westerén (S),

2019/20:1907 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1–3,

2019/20:2156 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 7,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 82 och

2019/20:2820 av Lars Adaktusson (KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Flyget bidrar till grundläggande tillgänglighet och regional utveckling i hela landet och vi anser därför att tillgången till snabba och effektiva flygtransporter är avgörande för att Sverige ska kunna utvecklas i en alltmer globaliserad värld. Samtidigt som det totala svenska flygplatssystemet vid normala omständigheter genererar vinster drivs ett antal svenska flygplatser i kommunal regi med stora ekonomiska underskott trots att passagerarna från de regionala flygplatserna bidrar till flygplatssystemets totalekonomi. Vi anser att ansvaret för samhällsviktiga funktioner som inrikesflyget inte kan läggas över på marknaden och att det statliga ansvaret i stället bör stärkas. Vi vill vidare peka på det finns ett utjämningsystem i Sverige för att skydda regionala flygplatser från att drabbas hårt ekonomiskt av säkerhetskostnader och att det även utgår ett statligt driftsbidrag till dessa flygplatser. Då det ofta är svårt för de regionala flygplatserna att uppnå lönsamhet i verksamheten är ett ekonomiskt stöd nödvändigt för att säkra tillgängligheten i hela landet. Vi anser dock att det nuvarande systemet för att stödja de regionala flygplatserna behöver förbättras. Eftersom de regionala flygplatserna ofta driver trafik till Swedavias flygplatser anser vi att Swedavia bör kompensera de regionala flygplatserna i form av driftsstöd. Med en sådan modell anser vi att flyget skulle kunna finansiera sig självt utan att påverka statsbudgeten samtidigt som flygets framtid i hela Sverige säkras. Vi vill även peka på att det finns ett behov för både små och stora flygplatser att bygga ut kapaciteten och möjliggöra fler avgångar och trafik av större flygplan samt att bygga ut infrastrukturen i övrigt som är kopplad till flygplatser. Vi menar att en utbyggnad underlättar människors resande över lag och att ett införande av ett investeringsstöd som inte strider mot europeiska konkurrensregler därför bör utredas.

Mot denna bakgrund anser vi sammanfattningsvis att de långsiktiga ekonomiska förutsättningarna för regionala flygplatser behöver ses över och att statens roll tydliggörs. Vi vill vidare framhålla behovet av att värna tillgänglighet till flyg i hela landet genom att hela eller delar av de regionala flygplatsernas icke-ekonomiska verksamheter bekostas av Swedavia. Vi anser även att ett införande av ett investeringsstöd för flygplatser bör utredas.

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

3. Regionala flygplatser, punkt 1 (C)

av Ola Johansson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17,
bifaller delvis motionerna
2019/20:1406 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S) yrkande 1,
2019/20:1907 av Arman Teimouri (L) yrkande 2,
2019/20:2156 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 32,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 81 och
2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 8 och
avslår motionerna
2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6,
2019/20:881 av Pål Jonson och Marléne Lund Kopparklint (båda M),
2019/20:906 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),
2019/20:909 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C),
2019/20:942 av Patrik Engström m.fl. (S),
2019/20:992 av Hanna Westerén (S),
2019/20:1907 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1 och 3,
2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 7,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 82 och
2019/20:2820 av Lars Adaktusson (KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Givet det mycket svåra läge som nu uppstår till följd av covid-19-pandemin kan jag dessvärre se att även flygbranschen i alla sina delar drabbas oerhört hårt. Jag anser därför att det är viktigt att underlätta för flygsektorn att ta sig igenom den nuvarande situationen, och jag vill peka på vikten av att hantera de stora konsekvenser som drabbar flygbranschen utifrån spridningen av covid-19.

Jag vill framhålla att Sveriges stora avstånd gör att människor är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet, och vidare ut i världen. Eftersom de regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällena och ökar möjligheterna till turism i hela landet anser jag att det är viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg. Då EU-kommissionen tidigare genomfört granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd har det rått osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Jag anser att Swedavias vinstdelningsmodell bör ses över i syfte att stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet då de i flera fall har en svår ekonomisk situation. Regeringen har tillsatt en flygplatsöversyn för att se över statens långsiktiga roll som stödgivare för icke-statliga flygplatser. Jag kan dock konstatera att denna översyn ännu inte har redovisats. Jag vill därför understryka att det är angeläget att staten skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke-statliga flygplatserna. Mot denna

bakgrund vill jag framhålla behovet av att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

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

4. Regionala flygplatser, punkt 1 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:881 av Pål Jonson och Marlène Lund Kopparklint (båda M),

2019/20:1907 av Arman Teimouri (L) yrkande 3,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 81 och 82 samt

2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 8,

bifaller delvis motionerna

2019/20:1406 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S) yrkande 1,

2019/20:1907 av Arman Teimouri (L) yrkande 2,

2019/20:2156 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M) och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och

avslår motionerna

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6,

2019/20:906 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),

2019/20:909 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C),

2019/20:942 av Patrik Engström m.fl. (S),

2019/20:992 av Hanna Westerén (S),

2019/20:1907 av Arman Teimouri (L) yrkande 1,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 32,

2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 7 och

2019/20:2820 av Lars Adaktusson (KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag anser att de regionala flygplatserna i Sverige har en stor betydelse för att kommunikationerna med Stockholm och andra resmål runt om i Sverige och världen ska fungera. Svenska staten har genom Swedavia valt att behålla och bolagisera de stora flygplatserna. De mindre icke-statliga flygplatserna finns i hela landet och ägs främst av kommunerna med stöd av landsting och regioner. Dessa flygplatser är mycket viktiga för kommunerna och regionerna samtidigt som de har svårare att skapa egna konkurrensfördelar och gå med vinst. Jag

anser därför att det finns ett behov av att se över finansieringen av de små flygplatserna för att skapa långsiktigt hållbara lösningar.

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

Mot denna bakgrund vill jag sammanfattningsvis framhålla behovet av att värna de regionala flygplatserna liksom att kommuner och regioner bör ges möjlighet att upphandla regional flygtrafik. Jag anser vidare att de icke-statliga regionala flygplatserna och deras finansiering för att skapa långsiktigt hållbara lösningar bör ses över.

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

5. Regionala flygplatser, punkt 1 (L)

av Roger Haddad (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:881 av Pål Jonson och Marléne Lund Kopparklint (båda M),

2019/20:1907 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1–3 och

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 82,
bifaller delvis motionerna

2019/20:2156 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 81,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 17 och

2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 8 och
avslår motionerna

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6,

2019/20:906 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C),

2019/20:909 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C),

2019/20:942 av Patrik Engström m.fl. (S),
2019/20:992 av Hanna Westerén (S),
2019/20:1406 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S) yrkande 1,
2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 32,
2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M) yrkande 7 och
2019/20:2820 av Lars Adaktusson (KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag anser att tillgången till flygförbindelser är helt avgörande när den övriga världen globaliseras och att landsbygden därför har ett lika stort behov av flygförbindelser som stora städer. Som exempel kan jag peka på att värmändska aktörer snabbt behöver kunna resa till sin marknad i helt andra delar av världen medan internationella aktörer vill kunna resa snabbt och enkelt direkt till Karlstad och Värmland. De regionala flygplatserna står dock i dag inför stora utmaningar. Detta beror bl.a. på omfattande regelverk på EU-nivå, kostnadsdrivande ökande säkerhetskrav, underhåll samt ensamt ansvarsstagande för enskilda kommuner. Därför vill jag framhålla att det finns behov av att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation och att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling och överlevnad. Jag vill också påtala att inom övriga EU får även regioner och kommuner upphandla och finansiera flygtrafik medan det i Sverige dessvärre bara är staten som får upphandla flygtrafik. Jag anser därför att möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik bör ses över.

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

6. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 2 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M), Camilla Waltersson Grönvall (M) och Niklas Wykman (M).

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

2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 30 och

2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 4,

bifaller delvis motion

2019/20:2982 av Edward Riedl (M) och

avslår motionerna

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 7 och

2019/20:1463 av Maria Stockhaus och Alexandra Anstrell (båda M).

Ställningstagande

Goda utrikesförbindelser är avgörande för Sveriges konkurrenskraft och tillväxt och för detta behövs tillgång till internationella flygförbindelser. Vi anser att ett sätt att stärka Sveriges konkurrenskraft och möjligheten att attrahera investeringar är att stärka Arlanda och möjliggöra fler och tätare direktförbindelser till ekonomiska center i världen. För södra Sverige är Kastrup i många fall viktigare än Arlanda, men för övriga Sverige utgör Arlanda den viktigaste hubben för att nå kunder, investerare och leverantörer i andra delar av världen. Vi vill att Arlanda ska bli Nordens ledande flygplats och kraftigt öka mängden passagerare som flyger till och från Stockholm. Detta menar vi ska ske genom ökad kapacitet, upprustade terminaler och förbättrad kollektivtrafik till och från flygplatsen. Vi välkomnar även initiativet om preclearance till USA. Däremot är det beklagligt att Arlandarådets arbete ännu inte har presenterats eftersom Arlanda och flyget behöver en tydlig och långsiktig plan. Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av att bygga ut och öka kapaciteten på Arlanda.

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

7. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 2 (SD)

av Angelika Bengtsson (SD), Katja Nyberg (SD) och Martin Kinnunen (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 7 och

avslår motionerna

2019/20:1463 av Maria Stockhaus och Alexandra Anstrell (båda M),

2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 30,

2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 4 och

2019/20:2982 av Edward Riedl (M).

Ställningstagande

Stockholm är landets starkaste tillväxtmotor och en attraktiv plats för både företag och privatpersoner. För att Stockholm ska fortsätta att vara attraktivt, särskilt för företag, anser vi att det krävs goda flygkommunikationer till och

från Bromma. Vi vill även peka på att Arlanda behöver Bromma flygplats eftersom Arlanda är nära sitt kapacitetsmaximum och i dagsläget inte kan ta över trafiken från Bromma. Vidare kan vi konstatera att Arlanda även vid internationella jämförelser har visat sig få en låg placering i rankningen när det gäller närhet till stadskärnan. Vi anser att Bromma har ett stort värde för Sveriges näringsliv i sin helhet och att en nedläggning av Bromma riskerar att få stora konsekvenser för ett antal orter ute i landet. Vi anser vidare att en nedläggning av Bromma flygplats skulle hota ett stort antal arbetstillfällen. Vi vill därmed framhålla betydelsen av att bevara Bromma flygplats.

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

8. Riksintresseflygplatser, punkt 3 (SD)

av Angelika Bengtsson (SD), Katja Nyberg (SD) och Martin Kinnunen (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9.

Ställningstagande

Ett riksintresse ska skydda anläggningar mot åtgärder som försvårar åtkomsten eller funktionen av det skyddade objektet. Vi anser att fler flygplatser kan ligga till grund för detta skydd än vad som är fallet i dag. Detta eftersom en flygplats utöver den vardagliga funktionen även utgör en samhällsviktig infrastruktur som är av stor betydelse vid extraordinära händelser och som kan gå förlorad vid en nedläggning. Vi kan konstatera att ett riksintresse varken betyder ekonomiskt eller förvaltningsansvar, men att det enligt Trafikverket som pekar ut dessa intressen finns omtanken om att säkra den framtida funktionen och nyttjandet. Därmed anser vi att det behöver göras en översyn av riksintresseflygplatser för att på så sätt poängtera betydelsen av att bevara flyginfrastrukturen.

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

9. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 6 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M), Camilla Waltersson Grönvall (M) och Niklas Wykman (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 26.

Ställningstagande

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

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

10. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 7 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M), Camilla Waltersson Grönvall (M) och Niklas Wykman (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 motionerna
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 33,
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkandena 24 och 25 samt

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 76,
bifaller delvis motion
2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 10 och
avslår motionerna
2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 13,
2019/20:914 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C),
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 80,
2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 14.2,
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 9, 18.2 och 19.1 samt
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 13.2.

Ställningstagande

För att Sverige och den svenska flygbranschen ska kunna bli ledande i en grön omställning anser vi att det krävs olika åtgärder för ett mer hållbart flyg. Med utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget (SOU 2019:11) som grund vill vi se att regeringen skyndsamt återkommer med en proposition för minskade utsläpp från flyget. Vi vill framhålla behovet av att ta fram en plan för att göra svenskt inrikesflyg fossilfritt. I sammanhanget vill vi betona att tydliga mål ökar förutsättningarna för tydliga resultat och att vi här kan jämföra med t.ex. Norge där ett nationellt mål har satts upp om att allt flyg inrikes ska köras med el senast 2040. Vidare anser vi att klimatkompensation är en typ av insats för att minska klimatutsläppen som ofta är kostnadseffektiv och som därför bör uppmuntras. Möjligheterna att välja form för klimatkompensation bör enligt vår mening vara stora eftersom det kan öka intresset för att investera. Vi vill därför också framhålla behovet av att införa krav på erbjudande om klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp. Vidare anser vi att möjligheten att införa ytterligare miljödifferentiering för start- och landningsavgifter som uppmuntrar till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel bör utredas.

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

11. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 7 (SD)

av Angelika Bengtsson (SD), Katja Nyberg (SD) och Martin Kinnunen (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 13 och
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 33 och
avslår motionerna
2019/20:914 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C),
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkandena 24 och 25,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 76 och 80,
2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 14.2,
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 9, 18.2 och 19.1,
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 13.2 och
2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 10.

Ställningstagande

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

Med utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget (SOU 2019:11) som grund vill vi vidare se att regeringen skyndsamt återkommer med en proposition för minskade utsläpp från flyget. Vi anser att tydliga mål ökar förutsättningarna för tydliga resultat och att vi här kan jämföra med t.ex. Norge där ett nationellt mål har satts upp om att allt flyg inrikes ska köras med el senast 2040. Vi vill därmed framhålla behovet av att ta fram en plan för att göra svenskt inrikesflyg fossilfritt.

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

12. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 7 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 24,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 76 och
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18.2,
bifaller delvis motion
2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 10 och
avslår motionerna
2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 13,
2019/20:914 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C),
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 33,
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 25,
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 80,
2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 14.2,
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 9 och 19.1 samt
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 13.2.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att det är angeläget att Sverige fortsätter att ligga i framkant i den gröna omställningen av flygtrafiken. Jag vill även understryka att klimathotet är globalt och att det därför behövs globala överenskommelser. Här kan ändamålsenliga åtgärder genomföras mot flygets klimatutsläpp genom EU och den internationella luftfartsorganisationen ICAO. Som exempel på detta vill jag peka på att ICAO genom EU:s påtryckningar har enats om åtgärder för att begränsa flygets klimatpåverkan. Därför vill jag framhålla vikten av att Sverige aktivt verkar via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Vidare vill jag lyfta fram behovet av att införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle.

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

13. Elflyg, punkt 8 (SD, C, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Ola Johansson (C), Angelika Bengtsson (SD), Katja Nyberg (SD) och Martin Kinnunen (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16 och
avslår motionerna

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 12 och
2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 11.

Ställningstagande

Givet det mycket svåra läge som nu uppstår till följd av covid-19-pandemin kan vi dessvärre se att även flygbranschen i alla sina delar drabbas oerhört hårt. Vi anser därför att det är viktigt att underlätta för flygsektorn att ta sig igenom den nuvarande situationen, och vi vill peka på vikten av att hantera de stora konsekvenser som drabbar flygbranschen utifrån spridningen av covid-19.

Vi vill framhålla att miljö- och klimatpåverkan från flyget måste minska för att bidra till Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden. Samtidigt måste detta ske på ett sådant sätt att tillgänglighetsmålet inte riskeras. Det sker i dag en snabb teknikutveckling inom luftfarten där el- och hybridflyg kommer att finnas på marknaden inom några år. Vi anser att introduktionen av elflyg bör underlättas och att det krävs ett större statligt engagemang för att tillvarata elflygets fulla potential. I den flygstrategi som antogs 2017 behandlas dessvärre elflyg endast summariskt. Sverige saknar vidare ett politiskt mål för elflyg, vilket kan ställas i relation till Norge som har uttalat ett mål i den norska regeringsöverenskommelsen och även har ett tydligt politiskt mål för elflyg som innebär att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040. Vi anser därför att regeringen bör ge Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Energimyndigheten ett gemensamt uppdrag att analysera förutsättningarna för introduktion av elflyg i Sverige, utreda förutsättningarna för en innovationsupphandling av elflyg för upphandlade linjer med trafikplikt samt överväga ett nationellt mål för elflyg.

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

14. Elflyg, punkt 8 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Louise Meijer (M), Camilla Waltersson Grönvall (M) och Niklas Wykman (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 12 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 11 och

avslår motion

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16.

Ställningstagande

Det svenska flyget måste bli mer hållbart och det behövs åtgärder för att utsläppen från sektorn ska kunna minska. Elflyg är ett område under stark utveckling där staten enligt vår uppfattning bör bidra till forskning och utveckling, då detta har potential att minska flygets klimatpåverkan och samtidigt bli en ny industrigren i Sverige. Inom elflyget sker i dag en intressant utveckling som kan medverka till att åter göra kortflygningar mellan olika regioner lönsam men samtidigt pekar på betydelsen av mindre flygplatser som komplement till de stora knutpunkterna. Vi anser att elflyg kan komma att bli en viktig faktor för utvecklingen av landets regioner och erbjuda snabba transporter, inte minst för näringslivet. Samtidigt vill vi understryka att även om elflyg blir en faktor inom kortdistansflygningar, kommer biodrivmedel att vara en viktig komponent för att få ner flygets miljöpåverkan under överskådlig tid. Därmed anser vi att elflygets behov av infrastruktur och dess påverkan på flygplatsstrategin samt behovet av att stödja forskning och utveckling om elflyg snarast bör utredas.

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

15. Beivrande av överträdelser av luftfartslagen, punkt 10 (SD)

av Angelika Bengtsson (SD), Katja Nyberg (SD) och Martin Kinnunen (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 11 och 12.

Ställningstagande

Sverige och särskilt flygindustrin har under senare tid fått uppleva en ny typ av brottslighet, där förövaren utför ett slags sabotage genom att aktivt och uppsåtligt motsätta sig flygpersonalens anvisningar och gällande säkerhetsrutiner. Vi har kunnat se att detta agerande bl.a. har använts för att förhindra verkställande av utvisningar. Vi anser att det är allvarligt att vissa individer ställer sig över svensk lag och att detta sker på andra människors bekostnad. Detta är ett problem, och vi anser att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt långtgående och att det därför skyndsamt bör göras en översyn över straffsatserna, men även över vilka gärningar som ska anses vara straffbara. Mot denna bakgrund anser vi att ett förtydligande i luftfartslagen och

luftfartsförordningen behöver snabbutredas liksom möjligheten att öka minimistraffet i luftfartslagen.

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

16. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal, punkt 11 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 22.

Ställningstagande

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

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

17. Vissa flygplatsrelaterade frågor, punkt 12 (SD)

av Angelika Bengtsson (SD), Katja Nyberg (SD) och Martin Kinnunen (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 10 och

avslår motionerna
2019/20:25 av Dennis Dioukarev (SD),
2019/20:1920 av Robert Hannah (L) och
2019/20:1921 av Robert Hannah (L).

Ställningstagande

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

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

18. Drönare, punkt 14 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 27.

Ställningstagande

Jag kan dessvärre konstatera att det under de senaste åren har rapporterats om ett flertal allvarliga incidenter med drönare i det skyddade luftrummet i Sverige. Dessa incidenter har inneburit stora risker för flygplansolyckor, svåra ekonomiska förluster för flygbolagen och förseningar för resenärer. Jag kan konstatera att det redan i dag är förbjudet att utan tillstånd flyga drönare inom en viss radie kring en flygplats, och att ägarna och piloterna till drönarna som flyger i fredad zon således begår ett luftfartsbrott. För att dessa ska kunna lagföras och för att motverka överträdelser anser jag att tillverkarna bör införa något slags signalsystem som identifierar drönaren och knyter den till ägaren. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör ta initiativ till ett system som innebär att varje drönare kan knytas till en ägare.

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

Särskilda yttranden

1. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 7 (C)

Ola Johansson (C) anför:

Givet det mycket svåra läge som nu uppstår till följd av covid-19-pandemin kan jag dessvärre se att även flygbranschen i alla sina delar drabbas oerhört hårt. Jag anser därför att det är viktigt att underlätta för flygsektorn att ta sig igenom den nuvarande situationen, och jag vill peka på vikten av att hantera de stora konsekvenser som drabbar flygbranschen utifrån spridningen av covid-19.

Inom ramen för det angelägna arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan vill jag peka på att principen om att jaga utsläppen och inte transportererna även gäller för flyget. Det är därmed inte flygresan i sig som är problemet utan utsläppen som den genererar.

Jag vill därför framhålla behovet av en hållbar flygsektor och vikten av att det införs effektiva styrmedel som leder till teknikutveckling och minskningar av utsläppen från luftfarten såväl nationellt som internationellt. Jag anser att omställningstempot för ökad användning av förnybara drivmedel inom flygbranschen behöver höjas och att detta kräver flera olika åtgärder. Det är därför viktigt att det görs riktade satsningar på forskning och utveckling av biobränslen för flyget. Vidare är det angeläget att konsumenterna har tillgång till information om vilka utsläpp olika flygresor genererar så att efterfrågan kan påverka utbudet av flygresor. Då luftfarten och dess klimatpåverkan är global är det viktigt med samverkan på internationell nivå för att finna gemensamma åtgärder som bidrar till att minska luftfartens utsläpp, och jag anser att det är viktigt att Sverige är pådrivande i internationella förhandlingar för att flyget ska betala för sina klimatkostnader.

Centerpartiet har tillsammans med regeringen och Liberalerna slutit en sakpolitisk överenskommelse. Jag anser att det är mycket positivt att det i januariavtalet ingår en punkt med inriktning på att minska flygets klimatpåverkan. I överenskommelsen anges att en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor genomförs och att Sverige bör ta en ledande roll när det gäller att omförhandla internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av fossilt flygbränsle. Jag vill vidare peka på att det i överenskommelsen ingår krav på att införa obligatorisk inblandning av förnybart bränsle och att se över möjligheten att införa miljöstyrande start- och landningsavgifter. Jag vill avslutningsvis peka på att det anges att en hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament samt att när ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget. Till följd av att det därmed pågår ett arbete i den riktning som Centerpartiet har föreslagit i kommittémotionerna 2019/20:3107 (C) yrkande 14.2, 2019/20:3246 (C) yrkandena 9, 18.2 och 19.1 samt

2019/20:3264 (C) yrkande 13.2 väljer jag i dessa fall att framföra partiets åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i en reservation.

2. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 7 (L)

Roger Haddad (L) anför:

Flyget är ett hittills oslagbart transportmedel när det kommer till att transportera människor längre sträckor på kort tid. Vidare innebär Sveriges geografiska förutsättningar och stora handel med andra länder att flyget spelar en viktig roll i det samlade transportsystemet. Det är därför av vikt att vi nu underlättar för flygsektorn att ta sig igenom den tid vi lever i med de stora effekter som drabbar flygbranschen utifrån spridningen av covid-19. Jag vill samtidigt framhålla behovet av en hållbar flygsektor och vikten av att det införs effektiva styrmedel som leder till teknikutveckling och minskningar av utsläppen från luftfarten såväl nationellt som internationellt. Jag anser att omställningstempot för ökad användning av förnybara drivmedel inom flygbranschen behöver höjas och att detta kräver flera olika åtgärder. Det är därför viktigt att det görs riktade satsningar på forskning och utveckling av bio-bränslen för flyget. Ett system med differentierade landningsavgifter utifrån hur mycket biobränsle som används vid flygningar bör prövas och ett reduktionspliktsystem bör införas för flygbränsle. Vidare är det angeläget att konsumenterna har tillgång till information om vilka utsläpp olika flygresor genererar så att efterfrågan baserat på klimateffekt kan påverka utbudet av flygresor. Då luftfarten och dess klimatpåverkan är global är det viktigt med samverkan på internationell nivå för att finna gemensamma åtgärder som bidrar till att minska luftfartens utsläpp, och jag anser att det är viktigt att Sverige är pådrivande i internationella förhandlingar för att flyget ska betala för sina klimatkostnader. I övrigt bör elflygets utveckling följas noga eftersom dess potential att påverka flygets framtida utsläpp och därigenom stärka flygets roll som ett viktigt framtida trafikslag är stor.

Liberalerna har tillsammans med regeringen och Centerpartiet slutit en sakpolitisk överenskommelse. Jag anser att det är mycket positivt att det i januariavtalet ingår en punkt med inriktning på att minska flygets klimatpåverkan. I överenskommelsen anges att en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor genomförs och att Sverige bör ta en ledande roll när det gäller att omförhandla internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av fossilt flygbränsle. Jag vill vidare peka på att det i överenskommelsen ingår krav på att införa obligatorisk inblandning av förnybart bränsle och att se över möjligheten att införa miljöstyrande start- och landningsavgifter. Jag vill avslutningsvis peka på att det anges att en hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament samt att när ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget. Till följd av att det därmed pågår ett arbete i den riktning som Liberalerna har föreslagit i partimotion 2019/20:3351 (L) yrkande 10

väljer jag i dessa fall att framföra partiets åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i en reservation.

3. Elflyg, punkt 8 (L)

Roger Haddad (L) anför:

Det svenska flyget måste bli mer hållbart och det behövs åtgärder för att utsläppen från sektorn ska kunna minska. Elflyg är ett område under stark utveckling där det enligt min uppfattning är viktigt att staten bidrar till forskning och utveckling eftersom detta har potential att minska flygets klimatpåverkan och samtidigt bli en ny industrigren i Sverige. Inom elflyget sker i dag en intressant utveckling som kan medverka till att åter göra kortflygningar mellan olika regioner lönsamma, men samtidigt pekar på betydelsen av mindre flygplatser som komplement till de stora knutpunkterna. Jag anser att elflyg kan komma att bli en viktig faktor för utvecklingen av landets regioner och erbjuda snabba transporter, inte minst för näringslivet. Samtidigt vill jag understryka att även om elflyg blir en faktor inom kortdistansflygningar, kommer biodrivmedel att vara en viktig komponent för att få ner flygets miljöpåverkan under överskådlig tid. Därmed vill jag framhålla att elflygets behov av infrastruktur och dess påverkan på flygplatsstrategin samt behovet av att stödja forskning och utveckling om elflyg är viktiga områden att lägga ett ökat fokus på.

Mot denna bakgrund välkomnar jag att regeringen i januari 2020 gav Trafikanalys i uppdrag att göra en översiktlig analys av lämpliga åtgärder för att främja utveckling och en övergång till en större användning av helt eller delvis eldrivna flygplan. Uppdraget till Trafikanalys är en del av den sakpolitiska överenskommelsen mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna och ingår som en del i att minska flygets klimatpåverkan. Till följd av att det därmed har inletts ett arbete i den riktning som Liberalerna har föreslagit i kommittémotion 2019/20:2746 (L) yrkande 12 och partimotion 2019/20:3351 (L) yrkande 11 väljer jag i dessa fall att framföra partiets åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i en reservation.

4. Luftfartsfrågor (V)

Jon Thorbjörnson (V) anför:

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

måste skarpa åtgärder vidtas för att minska flygets miljö- och klimatbelastning.

Vi inom Vänsterpartiet anser att alldeles för lite görs för att på allvar minska luftfartens miljö- och klimatpåverkan. Den svenska flygskatten är ett välkommet steg framåt, men långt ifrån tillräckligt. Obligatorisk biobränsle-inblandning kommer endast att minska utsläppen i begränsad utsträckning, vilket också framkommit i regeringens utredning på området. Elektrifiering och andra tekniska lösningar ligger långt i framtiden.

Vi vill därför se åtgärder som minskar flygandet och utsläppen. Några steg i den riktningen skulle kunna vara följande:

- En progressiv flygskatt där de som flyger mycket får en högre skatt.
- Slopade skattebefrielse på flygbränsle. I dag subventionerar Sverige flyget med drygt 8 miljarder kronor varje år och den största delen handlar om att flyget inte betalar skatt på sitt bränsle.
- Se över flygets nedsättning av moms respektive momsbefrielse för inrikes- respektive utrikesresor.
- Slopade subventioner till flygplatser annat än när de är motiverade av regionalpolitiska skäl.
- Stoppa expansionsplanerna av Arlanda flygplats och lägg ned Bromma flygplats.
- Öronmärkta intäkter från moms och skatter till hållbara transportmedel, främst tåget.
- Satsningar på hållbara biobränslen och elektrifierade flygplan.

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

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

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2019/20

2019/20:25 av Dennis Dioukarev (SD):

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

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av ett investeringsstöd för flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bevara Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riksintresseflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda ett förtydligande i luftfartslagen och i luftfartsförordningen och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda möjligheten att öka minimistraffet i luftfartslagen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöåtgärder som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningarna gällande koldioxidläckage och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:881 av Pål Jonson och Marlène Lund Kopparklint (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regioner ska få möjlighet att upphandla flygtrafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2019/20:906 av Helena Lindahl och Per Schöldberg (båda C):

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

2019/20:909 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till ett permanent ökat ekonomiskt stöd för statlig flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:914 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheten att göra Visby–Bromma till en helt grön flyglinje driven enbart med biojet inom ramen för en obligatorisk inblandning av biobränsle i flygbränsle i svenskt inrikesflyg och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:942 av Patrik Engström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för trafikplikt på Mora flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:992 av Hanna Westerén (S):

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

2019/20:1200 av Isak From och Helén Pettersson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa tillförlitlig förseningsstatistik för flyget och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1259 av Isak From och Helén Pettersson (båda S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör uppdra åt Transportstyrelsen att studera hur ansvarig myndighet i Schweiz tänker gå till väga vid implementering av Easa-regelverket för att möjliggöra fortsatta flygningar med enmotoriga helikoptrar i fjällmiljö, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2019/20:1406 av Kristina Nilsson och Isak From (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av att klarlägga de långsiktiga ekonomiska förutsättningarna för regionala flygplatser samt tydliggöra statens roll och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1463 av Maria Stockhaus och Alexandra Anstrell (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:1907 av Arman Teimouri (L):

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

2019/20:1920 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.

2019/20:1921 av Robert Hannah (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.

2019/20:2156 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M):

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

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M):

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Arlanda och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna tillgänglighet till flyg i hela landet genom att hela eller delar av de regionala flygplatsernas icke-ekonomiska verksamheter bekostas av Swedavia och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en plan för att göra svenskt inrikesflyg fossilfritt och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M):

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ytterligare miljödifferiering för start- och landningsavgifter som uppmuntrar till investeringar i mer bränslesnåla

plan och inblandning av biodrivmedel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på erbjudande om klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för ökad takt i implementeringen av Single European Sky och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2710 av Lars Püss m.fl. (M):

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

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L):

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

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

22. 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.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till ett system som innebär att varje drönare kan knytas till en ägare och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner och regioner möjlighet att upphandla regional flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2820 av Lars Adaktusson (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att införa trafikplikt vid Mora flygplats och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att upphandla samslingning på sträckan Sveg–Mora–Stockholm Arlanda och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2831 av Ulf Kristersson m.fl. (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka kapaciteten på Arlanda och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2837 av Borian Åberg m.fl. (M):

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

2019/20:2967 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att överväga att pausa införandet av fjärrstyrd flygledning och ta fram ett bättre underlag där flygets alla parter får delta på likvärdig grund och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:2982 av Edward Riedl (M):

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

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C):

- 14.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sjöfarten från svenska hamnar och all flygtrafik från svenska flygplatser ska ske fossilfritt 2040 och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser flygtrafik.

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar omställning av flygsektorn och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Energimyndigheten ett gemensamt uppdrag att analysera förutsättningarna för introduktion av elflyg i Sverige, utreda förutsättningarna för en innovationsupphandling av elflyg för

upphandlade linjer med trafikplikt samt överväga ett nationellt mål för elflyg och tillkännager detta för regeringen.

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
- 18.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att säkerställa implementering och efterlevnad av internationella avtal som syftar till att flyget och sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser flyget.

- 19.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vara pådrivande i EU för att möjliggöra ett fortsatt användande av koldioxidskattebefrielse för förnybara och hållbara fordonsdrivmedel samt att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel även inom flyget och sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser flyget.

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C):

- 13.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sjöfarten från svenska hamnar och all flygtrafik från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040 och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser flygtrafik.

2019/20:3334 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

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

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om flyget och dess utsläpp och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elflyg och tillkännager detta för regeringen.