

Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU11

Luftfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag att det etablerade skandinaviska luftfartssamarbetet fortsätter och ska ligga till grund för det skandinaviska gemensamma arbetet på luftfartsområdet t.o.m. den 30 september 2040. Vidare föreslår utskottet att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden, bl.a. med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående utrednings- och beredningsarbete. Motionsyrkandena handlar bl.a. om regionala flygplatser, beredskapsflygplatser, flygets klimatpåverkan och elflyg.

I betänkandet finns 19 reservationer (S, SD, V, C, MP) och två särskilda yttranden (SD, V, MP).

Behandlade förslag

Proposition 2022/23:105 Skandinavisk luftfartspolitik.

Ett sextiototal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Propositionens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden.....	7
Skandinavisk luftfartspolitik	7
Finansiering och stöd till regionala flygplatser.....	11
Särskilt om beredskapsflygplatser	23
Arlanda och Bromma flygplats.....	29
Investeringsstöd till nya flygplatser.....	38
Riksintresseflygplatser	40
Ett gemensamt europeiskt luftrum.....	42
Flygets klimatpåverkan	46
Insatser för att utveckla elflyget	57
Ökad säkerhet vid flygresor.....	64
Vissa flygplatsrelaterade frågor.....	73
Drönare.....	75
Hinderbelysning vid vindkraftverk.....	79
En departementssamverkande flygstyrelse	82
Direktflygförbindelse mellan Sverige och Taiwan	84
Reservationer	87
1. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 2 (SD)	87
2. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 2 (C)	88
3. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 3 (S)	90
4. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 3 (SD)	90
5. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 3 (C).....	91
6. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 4 (S).....	93
7. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 4 (SD)	93
8. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 4 – motiveringen (V, MP)	94
9. Riksintresseflygplatser, punkt 6 (SD).....	95
10. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 7 (SD)	95
11. Flygets klimatpåverkan, punkt 8 (SD).....	96
12. Flygets klimatpåverkan, punkt 8 (C)	97
13. Flygets klimatpåverkan, punkt 8 (MP)	98
14. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 9 (SD).....	99
15. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 9 (C)	100
16. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 10 (SD)	101
17. Vissa flygplatsrelaterade frågor, punkt 11 (SD)	103
18. Drönare, punkt 12 (SD)	104
19. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 13 (C, MP).....	105
Särskilda yttranden	106
1. Skandinavisk luftfartspolitik, punkt 1 (V, MP)	106
2. Investeringsstöd till nya flygplatser, punkt 5 (SD)	107
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	108
Propositionen	108
Motioner från allmänna motionstiden 2022/23	108

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Skandinavisk luftfartspolitik

Riksdagen godkänner att det etablerade skandinaviska luftfartssamarbetet fortsätter och ska ligga till grund för det skandinaviska gemensamma arbetet på luftfartsområdet t.o.m. den 30 september 2040.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2022/23:105.

2. Finansiering och stöd till regionala flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:568 av Heléne Björklund och Annette Rydell (båda S),

2022/23:832 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 3, 5 och 9,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13–15 och 33,

2022/23:845 av Helena Lindahl m.fl. (C),

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 21,

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17,

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 4,

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 11,

2022/23:1672 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 59,

2022/23:1687 av Eric Westroth (SD) och

2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9.

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (C)

3. Särskilt om beredskapsflygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:102 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 5,

2022/23:169 av Ann-Christine From Utterstedt och Angelica Lundberg (båda SD),

2022/23:832 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 4 och 7,

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 15 och 16 samt

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 43.

Reservation 3 (S)

Reservation 4 (SD)

Reservation 5 (C)

4. Arlanda och Bromma flygplats

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3,

2022/23:1067 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 3,

2022/23:2028 av Mattias Vepsä m.fl. (S) yrkande 2,

2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 10 och
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 40.

Reservation 6 (S)

Reservation 7 (SD)

Reservation 8 (V, MP) – motiveringen

5. Investeringsstöd till nya flygplatser

Riksdagen avslår motion

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2.

6. Riksintresseflygplatser

Riksdagen avslår motion

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 4.

Reservation 9 (SD)

7. Ett gemensamt europeiskt luftrum

Riksdagen avslår motion

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21.

Reservation 10 (SD)

8. Flygets klimatpåverkan

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 19 och 25.1,

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14,

2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C) yrkande 5.2,

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkandena 35 och 36 samt

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 88.

Reservation 11 (SD)

Reservation 12 (C)

Reservation 13 (MP)

9. Insatser för att utveckla elflyget

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 20 och 23,

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 18–20 och

2022/23:1590 av Sofia Amløh m.fl. (S).

Reservation 14 (SD)

Reservation 15 (C)

10. Ökad säkerhet vid flygresor

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 5, 7–11 och 13 samt

2022/23:2231 av Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD).

Reservation 16 (SD)

11. Vissa flygplatsrelaterade frågor

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:726 av Robert Hannah (L) och

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6.

Reservation 17 (SD)

12. Drönare

Riksdagen avslår motion

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 12.

Reservation 18 (SD)

13. Hinderbelysning vid vindkraftverk

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:623 av Magnus Berntsson (KD) och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 140.

Reservation 19 (C, MP)

14. En departementssamverkande flygstyrelse

Riksdagen avslår motion

2022/23:1101 av Ann-Sofie Alm (M).

15. Direktflygförbindelse mellan Sverige och Taiwan

Riksdagen avslår motion

2022/23:1269 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3.

Stockholm den 23 maj 2023

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

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

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2022/23:105 Skandinavisk luftfartspolitik. I propositionen föreslår regeringen riktlinjer för det skandinaviska luftfartssamarbetet. I betänkandet behandlar utskottet även ca 60 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23. Regeringens förslag till riksdagsbeslut och förslagen i motionerna finns i bilagan.

Utskottet besökte den 9 februari 2023 Luftfartsverket i Norrköping som informerade om aktuella frågor. Vid utskottssammanträdet den 21 mars 2023 lämnade utredaren Peter Norman information om utredningen om Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3). Vid utskottssammanträdet den 18 april 2023 informerade företrädare för Transportföretagen Flyg (Svenska Flygbranschen) och vid utskottssammanträdet den 25 april 2023 informerade företrädare för Svenska regionala flygplatser om aktuella luftfartsfrågor. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) presenterade vid en informationsträff med utskottets ledamöter den 4 maj 2023 myndighetens arbete med forskning och utveckling inom transportområdet där även luftfart ingår.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I proposition 2022/23:105 Skandinavisk luftfartspolitik lämnar regeringen förslag till riktlinjer för det skandinaviska luftfartssamarbetet. Förslagen har tagits fram i ett samarbete mellan företrädare för Sverige, Danmark och Norge och är en uppdatering av motsvarande riktlinjer som antogs 1997. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att det etablerade skandinaviska luftfartssamarbetet ska fortsätta och alljämt ska utgöra grunden för det gemensamma arbetet på luftfartsområdet och för de luftfartspolitiska riktlinjerna t.o.m. den 30 september 2040.

Utskottets överväganden

Skandinavisk luftfartspolitik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner att det etablerade skandinaviska luftfartssamarbetet fortsätter och ska ligga till grund för det skandinaviska gemensamma arbetet på luftfartsområdet t.o.m. den 30 september 2040.

Jämför särskilt yttrande 1 (V, MP).

Bakgrund

Historik

Det skandinaviska samarbetet på luftfartsområdet har sin grund i bildandet av SAS. SAS-samarbetet etablerades den 1 oktober 1950 genom retroaktiv tillämpning av ett konsortialavtal som slöts den 8 februari 1951 mellan de tre dåvarande nationella moderbolagen AB Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL). Moderbolagen har i dag namnen SAS Sverige AB, SAS Danmark A/S och SAS Norge AS. Konsortialavtalet godkändes av de tre ländernas regeringar och följdes den 20 december 1951 av en internationell överenskommelse mellan de svenska, danska och norska regeringarna om samarbete på luftfartens område (SÖ 1952:44). Konsortialavtalet uppdaterades senast den 13 mars 2019 och är giltigt t.o.m. den 30 september 2040. Vidare utfärdades under 1951 parallella koncessioner för moderbolagens flygtrafik. Tillsammans utgör dessa beslut grundvalen för det skandinaviska luftfartssamarbetet.

Den internationella överenskommelsen och koncessionerna har förlängts vid fyra tillfällen, senast 1997, efter att riksdagen informerats (prop. 1996/97:126, bet. 1996/97:TU9, rskr. 1996/97:232). Överenskommelsen förlängdes genom regeringsbeslut den 12 augusti 1999. Den internationella överenskommelsen och tillstånden löpte ut den 30 september 2020. Överenskommelsen gäller dock fortsättningsvis med ett år i taget så länge ingen part med ett års uppsägningstid anmäler sitt frånträde från det.

Bakgrunden till förslaget om riksdagens godkännande

SAS AB uppmärksammade i en skrivelse den 22 januari 2018 behovet av en förlängning av det skandinaviska luftfartssamarbetet och den internationella överenskommelse mellan Sverige, Danmark och Norge som har funnits sedan flygbolaget Scandinavian Airlines System (SAS) bildades 1951 och som reglerar koordinering av de tre ländernas insatser på luftfartsområdet i syfte att

uppnå en tillfredsställande trafikförsörjning såväl internationellt som nationellt.

Regeringen framför i proposition 2022/23:105 Skandinavisk luftfartspolitik att den anser att riksdagen med hänsyn till det skandinaviska luftfartssamarbetets karaktär och betydelse bör ta ställning till frågan om samarbetet även i fortsättningen ska utgöra grunden för det gemensamma arbetet på luftfartsområdet och för de luftfartspolitiska riktlinjerna.

Luftfartspolitiska riktlinjer

Under de senaste decennierna har marknadsöppningen för internationell luftfart varit begränsad till vissa marknader, bl.a. upprättandet av EU:s inre marknad för luftfart, som genom avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet) även omfattar Norge. Den fortsatta liberaliseringen av luftfarten antas begränsas till att successivt omfatta ytterligare ett antal marknader. Eftersom det inte förefaller som om luftfarten inom överskådlig framtid kommer att liberaliseras på global nivå kommer det enligt regeringen fortsättningsvis att finnas ett behov av att använda resurser för att kunna få bästa möjliga trafikrättigheter för skandinavisk luftfart gentemot tredjeländer som har en restriktiv luftfartspolitik.

På motsvarande sätt finns enligt regeringen ett behov av samarbete när det gäller de tredjeländer som har en liberal luftfartspolitik, för att säkerställa att de skandinaviska länderna har likalydande avtal med dessa länder och för trygghet av lika konkurrensvillkor för skandinaviska flygbolag. Man kan anta att detta fortsättningsvis bäst uppnås genom att myndigheterna i de tre skandinaviska länderna samarbetar.

Den konkreta utformningen av luftfartspolitiken bestäms som hittills gemensamt mellan de tre skandinaviska länderna inom ramen för samarbetet och i enlighet med följande luftfartspolitiska riktlinjer:

1. De skandinaviska länderna förhandlar i huvudsak bilaterala luftfartsavtal med tredjeländer tillsammans i en gemensam delegation och ingår tre separata, i huvudsak likalydande avtal med de berörda tredjeländerna. Varje skandinaviskt land kan dock i särskilda fall avstå från gemensamma skandinaviska förhandlingar, t.ex. för att Danmark och Sverige omfattas av luftfartsavtal som EU ingår på sina medlemsländers vägnar. De återstående länderna eller det återstående landet kan sedan fortsätta att förhandla med det aktuella tredjelandet.
2. Den skandinaviska luftfartspolitiken bör i grunden baseras på marknads- tillträde som tar hänsyn till konsument-, konkurrens- och hållbarhetsaspekter. Den skandinaviska luftfartspolitiken ska därför så långt det är möjligt bidra till skandinavisk välfärd i sociala, ekonomiska och miljö- och klimatmässiga avseenden. Hur detta ska gå till bestäms i samband med specifika förhandlingar om nya och ändrade luftfartsavtal med tredjeland och utifrån det gällande skandinaviska standardavtalet för luftfartsförhandlingar med tredjeländer.

3. Inom ramen för vilka hänsyn som bör tas och hur detta bör genomföras enligt punkt 1 bör de skandinaviska länderna sträva efter att etablera öppna flygmarknader med så många tredjeländer som möjligt genom liberala bilaterala eller multilaterala luftfartsavtal, dvs. avtal som inte innehåller begränsningar av antalet flygbolag som kan flyga mellan avtalsparterna, av antalet frekvenser flygbolagen kan flyga eller av antalet destinationer som det kan flygas till eller från och som innebär fri prissättning. De skandinaviska länderna måste verka för att de bilaterala luftfartsavtalen innehåller en EES-klausul som är en variant av EU:s designeringsbestämmelse som möjliggör för norska och isländska företag att utöver EU-företag flyga från Danmark och Sverige. Norges arbete med att ansluta sig till de luftfartsavtal som EU ingår med länder utanför EES stöds av Sverige och Danmark.
4. Om det inte är möjligt att ingå sådana luftfartsavtal, inom ramen för vilka hänsyn som bör tas och hur detta ska gå till enligt punkt 1, ska strävan vara att uppnå största möjliga marknadsöppning baserad på reciprocitet. Ifall ett bilateralt luftfartsavtal innehåller begränsningar av antalet lufttrafikföretag som kan utses eller begränsad kapacitet, ska luftfartsmyndigheterna fördela tillstånden i enlighet med de vid varje tidpunkt godkända riktlinjerna för fördelning av begränsade trafikillstånd inom luftfartsområdet.

Propositionen

Regeringens förslag och bedömning

Regeringen föreslår att det etablerade skandinaviska luftfartssamarbetet ska fortsätta och ligga till grund för det skandinaviska gemensamma arbetet på luftfartsområdet t.o.m. den 30 september 2040. Enligt regeringens bedömning bör de luftfartspolitiska riktlinjer som regeringen har förhandlat fram med Danmarks och Norges regeringar ingås. Riktlinjerna framgår av föregående avsnitt.

Skälen för regeringens förslag

Som skäl för förslaget anger regeringen att den befintliga internationella överenskommelsen har tjänat de skandinaviska staterna väl som en plattform för att säkra god tillgänglighet med harmoniserade och enhetliga regler.

Regeringen pekar på att den internationella luftfarten fortfarande i huvudsak styrs av ett system med bilaterala avtal mellan suveräna stater som reglerar marknadstillträde och trafikrättigheter. Vissa undantag från detta generella förfarande kan dock noteras. Inom EU råder sedan 1990-talet en fullständig liberalisering av marknadstillträdet för flygtrafik mellan medlemsstaterna. Till följd av EES-avtalet ingår även Norge i denna gemensamma luftfartsmarknad. Regeringen pekar vidare på att det skandinaviska luftfartssamarbetet innebär att Sverige, Danmark och Norge gemensamt förhandlar med tredjeländer om villkor för marknadstillträde och trafikrättigheter. I takt

med att luftfartsmarknaden har liberaliserats, åtminstone inom EU, är motiven till detta samarbete i dag att skapa tillgänglighet till nya luftfartsmarknader för samtliga skandinaviska flygbolag. År 1995 träffades ett liberalt luftfartsavtal (s.k. open skies-avtal) mellan de skandinaviska länderna och USA, som innebär i det närmaste fritt marknadstillträde och fri prissättning för flygbolag med trafik mellan USA och de skandinaviska länderna. Ett motsvarande luftfartsavtal ingick EU och dess medlemsstater med USA 2007. EU och dess medlemsstater har därefter ingått liknande avtal med bl.a. Kanada.

Mot bakgrund av att marknadstillträde och trafikrättigheter i övrigt är relativt begränsade har det enligt regeringen varit naturligt att inom ramen för det mellan de tre länderna gemensamma arbetet särskilt analysera fortsatt skandinaviskt samarbete på det luftfartspolitiska området. Resultatet av analysen har mynnat ut i en överenskommelse om förslag till reviderade skandinaviska luftfartspolitiska riktlinjer. Regeringen pekar på att Sverige, Danmark och Norge tillsammans har konstaterat att den fortsatta liberaliseringen på global nivå bedöms bli begränsad utöver EU:s inre marknad för luftfart. Enligt regeringen finns således ett behov av att använda resurser för att kunna få bästa möjliga trafikrättigheter för skandinavisk luftfart gentemot tredjeländer som har en restriktiv luftfartspolitik. Regeringen menar även att det finns ett behov av samarbete för att säkerställa att de skandinaviska länderna har likalydande avtal med dessa länder och att lika konkurrensvillkor gäller för skandinaviska flygbolag i de länderna. Enligt regeringen uppnås detta på bästa sätt genom att myndigheterna i de tre skandinaviska länderna fortsätter samarbeta i frågan.

Förslagets konsekvenser

Regeringen bedömer att förslaget inte innebär några negativa konsekvenser och att detta gäller såväl för statsbudgeten och behovet av lag- eller regeländringar som för inom luftfarten verksamma företag eller branschföreningar.

Tidigare riksdagsbehandling

Trafikutskottet har senast behandlat riktlinjer för den skandinaviska luftfartspolitiken i betänkande 1996/97:TU9 Skandinavisk luftfartspolitik och förlängning av SAS-samarbetet. I betänkandet föreslog utskottet att riksdagen skulle bifalla regeringens förslag att godkänna att konsortialavtalet den 8 februari 1951 med senare ändringar ska ligga till grund för det skandinaviska luftfartssamarbetet t.o.m. den 30 september 2020. Riksdagen biföll utskottets förslag (rskr. 1996/97:232).

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser liksom regeringen att det finns ett behov av samarbete när det gäller de tredjeländer som har en liberal luftfartspolitik, för att säkerställa att de skandinaviska länderna har likalydande avtal med dessa länder och för

tryggande av lika konkurrensvillkor för skandinaviska flygbolag. Vidare bedömer utskottet liksom regeringen att man kan anta att detta fortsättningsvis bäst uppnås genom att myndigheterna i de tre skandinaviska länderna samarbetar. Utskottet anser även att den konkreta utformningen av luftfartspolitiken på motsvarande sätt som hittills ska bestämmas gemensamt mellan de tre skandinaviska länderna inom ramen för samarbetet och i enlighet med gemensamma luftfartspolitiska riktlinjer. Därmed föreslår utskottet att riksdagen godkänner regeringens förslag om att det etablerade skandinaviska luftfartssamarbetet fortsätter och ska ligga till grund för det skandinaviska gemensamma arbetet på luftfartsområdet t.o.m. den 30 september 2040.

Finansiering och stöd till regionala flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om finansiering och stöd till regionala flygplatser med hänvisning till vidtagna och pågående insatser. Utskottet välkomnar den översyn av statens ansvar för det svenska flygplatssystemet som nyligen presenterades och påminner även om de medel som riksdagen årligen beslutar om och som bl.a. får användas för driftunderskott vid flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten.

Jämför reservation 1 (SD) och 2 (C).

Motionerna

Annie Lööf m.fl. (C) påtalar i partimotion 2022/23:1672 yrkande 59 att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet. Motionärerna pekar på betydelsen av ett fungerande flyg där de regionala flygplatserna binder samman Sverige och att det därför är viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg.

Eric Palmqvist m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2022/23:937 yrkande 21 vikten av att värna regionala flygplatser. Enligt motionärerna har flyget en given plats och staten ett särskilt ansvar att ge de regionala flygplatserna rimliga förutsättningar till överlevnad och utveckling.

I kommittémotion 2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslås i yrkande 17 att ett utökat och förutsägbart driftsstöd till de icke statligt ägda flygplatserna utreds. Enligt motionärerna borde det ligga i statens intresse att ha en väl fungerande flyginfrastruktur och tillgänglighet i hela landet. Motsvarande önskemål framförs också i motion 2022/23:1687 av Eric Westroth (SD).

Ulrika Heie m.fl. (C) påtalar i kommittémotion 2022/23:832 yrkande 3 att flygets egenfinansiering av trafikavgifter – i tider när flygtrafiken ligger nere som en följd av myndighetsföreskrifter – bör ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter. Motionärerna pekar på att viktiga system inom flyget

som t.ex. flygtrafikledning och säkerhetsverksamhet finansieras via avgifter som kan tas ut under normal verksamhet men att dessa i en kris faller till i princip noll.

Motionärerna framhåller vidare i yrkande 5 att Swedavias vinstdelningsmodell bör utredas i syfte att stärka driftssäkerheten för regionala flygplatser. Ett liknande förslag framförs i kommittémotion 834 av Ulrica Heie m.fl. (C) yrkande 33.

Motionärerna anser också i kommittémotion 2022/23:832 yrkande 9 och kommittémotion 2022/23:834 yrkande 15 att regeringen bör överväga att ta initiativ till att återuppta, slutföra och offentliggöra arbetet med den nationella flygplatsöversynen. Motionärerna pekar på att flygplatsöversynen ännu inte har redovisats och att det är angeläget att staten skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke statliga flygplatserna.

Ulrika Heie m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2022/23:834 yrkande 13 vikten av ett fungerande flyg och regionala flygplatser som ger möjlighet för människor och näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet och som därmed skapar arbetstillfällen, förbättrar möjligheterna till turism och binder samman Sverige. Motsvarande önskemål framförs också i kommittémotion 2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 11.

Ulrika Heie m.fl. (C) påtalar i kommittémotion 2022/23:834 yrkande 14 att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet samt att de regionala flygplatserna bör stå redo med rätt infrastruktur när elflyget utvecklas i snabb takt. Enligt motionärerna har utvecklingen av elflyget stor bäring på frågan om tillgänglighet i hela landet och nya resrutter, vilket ger förutsättningar för att göra Sverige mer tillgängligt och utveckla landsbygden.

Heléne Björklund och Annette Rydell (båda S) påtalar i motion 2022/23:568 vikten av att se över hur regionala flygplatser ska säkras långsiktigt. Enligt motionärerna behöver den regionala flygplatsen i Kallinge/Ronneby värnas eftersom den är betydelsefull för näringslivet och offentliga verksamheter, men den utgör också ett viktigt nav för besöksnäringen i regionen.

I motion 2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 4 framhålls behovet av att säkra överlevnaden av Trollhättan-Vänersborgs flygplats liksom andra regionala flygplatser. Motionären pekar på att de regionala flygplatserna är av nationell betydelse och behöver ges ett ökat nationellt stöd.

I motion 2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9 framhålls betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige. Enligt motionären är tillgången till bra flygförbindelser avgörande för tillväxten och något som måste beaktas vid planering av satsningar på infrastruktur.

Helena Lindahl m.fl. (C) vill i motion 2022/23:845 att möjligheten till ett ökat ekonomiskt driftsbidrag till kommunala flygplatser med statligt upp-handlad flygtrafik ses över. Enligt motionärerna står det nu alltmer klart att dessa små flygplatser är i akut behov av ökade driftsbidrag för att kunna säkerställa öppna flygplatser.

Bakgrund

Swedavia och det nationella basutbudet av flygplatser

Det statligt helägda bolaget Swedavia AB äger, driver och utvecklar tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet. Bakgrunden till inrättandet av Swedavia AB och det nuvarande systemet med ett nationellt basutbud kan sammanfattas enligt följande.

Den 1 juni 2006 beslutade den dåvarande regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över det svenska flygplatssystemet. Syftet med översynen var att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser (dir. 2006:60). Den 9 november 2006 beslutades om tilläggsdirektiv till utredningen (dir. 2006:104) som innefattade att analysera och ge förslag i de delar som rör internationell tillgänglighet, stödsystemets utformning, flygfrakt samt Luftfartsverkets (LFV) organisation och finansiering. I den flygplatsutredning som presenterades 2007 föreslogs att Arlanda, Arvidsjaur, Bromma, Kiruna, Landvetter, Luleå, Malmö, Umeå, Visby och Östersund skulle ingå i kategorin nationellt strategiska flygplatser. Vidare föreslogs en kategori med regionalt strategiska flygplatser där Göteborg City, Gällivare, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Kramfors, Kristianstad, Linköping, Lycksele, Mora, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, Skavsta, Skellefteå, Sundsvall, Sveg, Torsby, Trollhättan, Vilhelmina, Växjö, Ängelholm, Örebro och Örnsköldsvik skulle ingå.

I propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) gjorde den dåvarande regeringen bedömningen att staten bör ansvara för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet. Den dåvarande regeringen menade att åtminstone följande flygplatser borde ingå i detta utbud: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre/Östersund. Den 19 mars 2009 beslutade regeringen att fastställa det nationella basutbudet av tio flygplatser (N2009/2391). Syftet med det nationella basutbudet är att dessa flygplatser ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet.

I september 2009 föreslog den dåvarande regeringen att flygplatsverksamheten vid LFV skulle överföras till ett eller flera av staten direkt eller indirekt helägda aktiebolag (prop. 2009/10:16). Bolaget eller bolagen skulle enligt förslaget ansvara för drift, utveckling och finansiering av sina flygplatser. I propositionen framfördes att staten genom lagstiftning kommer att kunna reglera en rad frågor om flygplatser, t.ex. anläggning, ombyggnad av flygplatser och säkerhet. Regeringen anförde vidare att den har fastställt ett nationellt basutbud av flygplatser och att dessa ska utgöra stommen i flygtransportsystemet och säkerställa grundläggande interregional tillgänglighet i landet. Andra flygplatser borde enligt regeringen kunna övertas av t.ex.

kommuner eller näringsliv och även läggas ned. Utskottet välkomnade regeringens förslag och bedömde att en bolagisering av flygplatsverksamheten skulle komma att bidra till att skapa en effektiv och lönsam verksamhet som aktivt medverkar till utveckling av transportsektorn och som inom ramen för affärsmässighet främjar att de transportpolitiska målen uppnås (bet. 2009/10:TU7, rskr. 2009/10:114).

Mot denna bakgrund bildades i april 2010 det statliga bolaget Swedavia AB som då övertog och sedan dess ansvarar för de statliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet och som dessförinnan hade tillhört LfV. Bolag med statligt ägande styrs liksom privatägda bolag i första hand av aktiebolagslagen (2005:551). Det innebär bl.a. att bolagsstämman är bolagets högsta beslutande organ och det forum vid vilket staten som ägare utövar sitt inflytande över bolaget. Det innebär också att styrelsen är ytterst ansvarig för bolagets verksamhet och att det är styrelsen som fattar beslut av strategisk eller operativ karaktär, såsom om strukturfrågor och investeringsvolym. Sådana beslut ska enligt styrmodellen fattas på affärsmässiga grunder, inom ramen för bl.a. de avkastningsmål som ägaren har beslutat om. Finansministern ansvarar för en enhetlig ägarpolitik för bolag med statligt ägande och är ansvarigt statsråd för bl.a. Swedavia AB.

Genom bolagsordningen bestämmer ägaren bolagets verksamhetsföremål och vissa angivna ramar för verksamheten (3 kap. 1 § aktiebolagslagen). Verksamhetsföremålen ska ha sin grund i riksdagens beslut. När det gäller Swedavia AB ska bolaget enligt ägaranvisningen, som liksom bolagsordningen har beslutats av bolagsstämman, inom ramen för transportpolitikens funktions- och hänsynsmål, mäta och redovisa utfall för fem indikatorer inom områdena tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet och miljö.

Svenska regionala flygplatser

De icke statliga flygplatserna med reguljärtrafik drivs numera i huvudsak av kommuner och regioner och vissa fall av privata ägare. Dessa flygplatser företräds av Svenska regionala flygplatser AB (SRF). SRF är ett samarbetsorgan och har 33 medlemsflygplatser. Normalt har 28 av dessa reguljärpassagerartrafik som innebär ett samlat utbud med över 100 destinationer i Sverige och utomlands. Flera flygplatser har också ett omfattande utbud av frakt. Elva flygplatser har s.k. allmän trafikplikt där staten garanterar flygförbindelserna. SRF verkar för att utveckla flygtrafiken och därmed tillgängligheten för alla Sveriges regioner. SRF anger även som sin uppgift att stödja flygplatserna i att minska sina kostnader samt att öka intäkterna, vilket bl.a. sker genom gemensamma upphandlingar av material och tjänster då likartade behov finns hos medlemmarna. För att ytterligare bidra till de icke statliga flygplatsernas effektivisering bedriver SRF ett antal projekt som tillsätts efter medlemmarnas behov och önskemål. Dessa projekt har bl.a. resulterat i ett gemensamt kvalitetsledningssystem, utbildningar, marknadsinsatser och databaser.

Den svenska flygstrategin

Den dåvarande regeringen beslutade den 26 januari 2017 om en svensk flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem (N2017/00590). I den nationella flygstrategin understryks de icke statliga flygplatsernas betydelse för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. I flygstrategin konstateras att de kommunala och privata flygplatserna är betydligt fler till antalet än de statliga flygplatserna samtidigt som de volymmässigt, med några undantag, är avsevärt mindre. Vidare redovisas i flygstrategin att den stora majoriteten av de icke statliga flygplatserna redovisar återkommande driftsunderskott och att staten därför sedan 1999 bidrar med transportpolitiskt motiverat ekonomiskt stöd för driften av vissa icke statliga flygplatser.

Regler om statsstöd till regionala flygplatser

De flesta regionala flygplatser i Sverige finansieras av en eller flera kommuner och regioner. Staten, genom Trafikverket, medfinansierar stödet till många regionala flygplatser under förutsättning att inblandade kommuner och regioner följer statsstödsreglerna. Det är den kommun eller region som för över medel direkt till flygplatsverksamheten som tar ansvaret för att den samlade finansieringen av flygplatsen följer EU:s statsstödsregler. För de flesta regionala flygplatser behövs löpande driftsstöd.

Det finns flera olika statsstödsregler som kan användas när en kommun eller region ska finansiera en olönsam flygplats.

Det enklaste sättet att ge stöd till den regionala flygplatsen är att bevilja stöd i enlighet med den s.k. de minimis-förordningen. Det innebär att flygplatsen får ta emot stöd om maximalt 200 000 euro under en treårsperiod. Eftersom behovet av driftsstöd i de allra flesta fall överstiger 200 000 euro per treårsperiod innebär det att möjligheterna att lämna stöd enligt de minimis-reglerna är begränsade.

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

Kommuner som har flygplatser med fler än 200 000 passagerare per år måste lämna statsstöd enligt andra statsstödsregler. År 2021 var det i Sverige

tre regionala flygplatser (Skellefteå, Kalmar och Sundsvall) som fick stöd enligt statsstödsreglerna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI-reglerna) som godkänts av kommissionen. Principerna för hur stöden till de flygplatser som beviljas enligt SGEI-reglerna påminner om ersättningsmodellen för driftskostnader som tillämpas på stöd till mindre flygplatser enligt GBER. Även ändringar av den anmälda modellen för ersättning för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse kan behöva anmälas till kommissionen för godkännande innan de genomförs.

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

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

Driftsstöd till icke statliga flygplatser

Driftsstödet till icke statliga flygplatser består av två delar, ett stöd till icke statliga flygplatser med upphandlad trafik och ett stöd till icke statliga flygplatser utan upphandlad trafik. Driftsstödet till icke statliga flygplatser som inte har trafik under allmän trafikplikt regleras i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. För att driftsstödet ska kunna beviljas och betalas ut till en specifik flygplats ska regionen anse att flygplatsen är strategiskt viktig. Stödet förutsätter vidare att regionen i sin roll som länsplaneupprättare i respektive län har prioriterat stödet i länsplanen under aktuellt budgetår. Icke statliga flygplatser med upphandlad flygtrafik kan ansöka om årligt statligt driftsstöd för att täcka delar av underskott i flygplatsens drift. Syftet med driftsstödet är att bidra till att säkerställa en interregional flygtrafikförsörjning i hela landet. Driftsstödet beräknas enligt en fördelningsmodell som Trafikverket utvecklar och som bygger på ett antal kostnads- och intäktsfaktorer. Stödet kan aldrig bli högre än det verkliga underskottet. Tanken är att modellen ska vara transparent och enkel i sin utformning och samtidigt ge incitament att effektivisera flygplatsdriften.

Statens stöd till luftfarten under covidpandemin

När det gäller flygets egenfinansiering av trafikavgifter när flygtrafiken ligger nere med anledning av pågående kris beslutade riksdagen under pandemiåren 2020–2022 om att via tillskott i flera ändringsbudgetar stödja flygtrafiken och

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

När det gäller statliga insatser för att via ändringsbudgetar stödja flygtrafiken och de regionala flygplatserna med tillfälliga driftsstöd kan nämnas att riksdagen den 23 juni 2020 fattade beslut med anledning av en extra ändringsbudget för 2020 om ett tillfälligt driftsstöd om 100 miljoner kronor under 2020 till regionala flygplatser (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Som skäl för förslaget till riksdagen framhöll den dåvarande regeringen att utbrottet av det nya coronaviruset har inneburit att resandet på de icke statliga regionala flygplatserna i Sverige har minskat till mycket låga nivåer och att majoriteten av dessa flygplatser därför befinner sig i en svår ekonomisk situation med en ökad risk för nedläggning, vilket kan medföra att tillgängligheten till olika regioner i landet försämras och minskar förutsättningarna att bedriva samhällsviktiga flygtransporter, t.ex. ambulansflyg. EU-kommissionen hade vid sin prövning av det tillfälliga driftsstödet inga invändningar mot stödet. Riksdagen beslutade därefter i november 2021 om en höständringsbudget för 2021 (prop. 2021/22:2, bet. 2021/22:FiU11, rskr. 2021/22:55) som innebar att anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser ökades med totalt 71,2 miljoner kronor varav 61 miljoner kronor avsåg en höjning av likviditetsstödet till de icke statliga flygplatserna. Riksdagen beslutade i december 2021 om att tillföra ytterligare 40,8 miljoner kronor till anslaget 1:6 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98) med syftet att säkerställa en fortsatt god tillgänglighet till beredskapsflygplatser för samhällsviktiga flygtransporter även under 2022.

Riksdagen beslutade i februari 2022 med anledning av en extra ändringsbudget för 2022 att öka anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser med 126,5 miljoner kronor (prop. 2021/22:113, bet. 2021/22:FiU44, rskr. 2021/22:172). Beslutet motiverades med att ersättningen till kommuner behövde öka med 100 miljoner kronor för att finansiera delar av driftsunderskotten vid kommunala och privata flygplatser samt att ersättningen även skulle finansiera delar av driftsunderskotten vid sådana flygplatser som inte trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Den resterande delen av anslagsökningen avsåg ett tillfälligt likviditetsstöd i form av anslagsfinansierade statliga lån till leverantörer av flygtrafiktjänst.

Pågående arbete

Översynen av statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

Den dåvarande infrastrukturministern beslutade den 30 maj 2022 att tillkalla en s.k. bokstavsutredare med uppdrag att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige (I2022/01211). Efter två förlängningar av utredningstiden (I2022/01552 och I2022/02298) redovisades uppdraget i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3). I promemorian presenteras analyser och förslag till en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige, så att behoven av en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg i hela landet tillgodoses.

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

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

utredaren hanteras på annat sätt än att tilldela dessa uppgifter till regionala myndigheter.

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

Utredningen sändes ut på remiss den 16 februari 2023 och remissvaren ska komma in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 23 maj 2023.

Anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

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

- utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten
- utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser
- ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut
- utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som inte trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten och som 2021 fick statligt driftsstöd eller vid kommunala och privata flygplatser där det under hela 2019 bedrevs inrikes reguljär linjetrafik
- utgifter för lån till leverantörer av flygtrafiktjänst vid icke statliga flygplatser för intäktsbortfall till följd av spridningen av sjukdomen covid-19 för de delar av flygtrafiktjänst vid regionala flygplatser som normalt finansieras via den svenska undervägsavgiften.

Riksdagen beslutade i december 2022 att anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser ska uppgå till totalt 151 miljoner kronor för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22, bet. 2022/23:TU1, rskr. 2022/23:86). Utförare av flygtrafiktjänst finansieras genom avgifter från dem som nyttjar tjänsterna men vissa flygningar är undantagna från sådana avgifter. Under 2022 ökade antalet flygningar där avgifter inte får tas ut, vilket bl.a. var en följd av en anpassning efter pandemin och Rysslands invasion av Ukraina. För att hantera såväl en

avgiftshöjning som det ökade antalet undantagna flygningar gjordes en ökning av anslaget med 2,5 miljoner kronor för 2023.

I Trafikverkets regleringsbrev för 2023 anges i villkoren för anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser att ca 68,5 miljoner kronor av medlen får användas till bidrag till kommuner för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Utöver vad som följer av förordningen (2006:1577) om statsbidrag för icke statliga flygplatser ska Trafikverket lämna bidrag till kommuner för ersättning till icke statliga flygplatser och i enlighet med de principer som följer av riksdagens beslut med anledning av propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308). Högst 150 000 kronor av stödet får användas för ekonomisk uppföljning av driften på flygplatserna. När det gäller flygtrafiktjänster framgår det av regleringsbrevet att 12,5 miljoner kronor får användas till utgifter för att täcka kostnader för sådana flygningar som är undantagna från avgift för flygtrafiktjänster inom ramen för tillämpningen av kommissionens genomförandeförordning (EU) 391/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster.

Svar på interpellation

Infrastruktur- och bostadsministern besvarade den 9 december 2022 en interpellation (ip. 2022/23:52) om huruvida ministern avser att vidta åtgärder och verka för investeringar för att möta nuvarande och framtida kapacitetsbehov på Arlanda flygplats, och vilka åtgärder och investeringar det i så fall handlar om. I sitt svar framhöll statsrådet att Arlanda flygplats har en mycket viktig roll i det svenska transportsystemet men också som tillväxtmotor för den svenska ekonomin. Statsrådet pekade på att Arlanda flygplats är Sveriges i särklass största flygplats med ett omfattande nationellt och internationellt linjeutbud samt betonade dess betydelse när det gäller att knyta ihop landet med sin navfunktion för både inrikes- och utrikestrafik genom att erbjuda direktlinjer till både nationella och internationella destinationer. Enligt statsrådet bidrar Arlanda flygplats därför till en grundläggande nationell och internationell tillgänglighet för Sveriges befolkning och näringsliv.

I sitt svar pekade statsrådet på utredningen om att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling som redovisades den 14 juni 2022 och att den innehåller många och omfattande förslag som remisshanterades under hösten 2022. Statsrådet pekade även på utredningsuppdraget att analysera och föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige som påbörjades i augusti 2022 och som efter att den slutförts förutses bli föremål för sedvanlig remisshantering. Statsrådet konstaterade att regeringen ännu har inte tagit ställning till förslagen i Arlandarapporten eller den vidare processen och menade att det finns ett mervärde i att ta ett samlat grepp om båda utredningarnas förslag och remissinstansernas synpunkter.

Statsrådet aviserade att han därmed avser att återkomma i dessa frågor vid ett senare tillfälle.

Svar på skriftlig fråga

Infrastruktur- och bostadsministern besvarade den 28 mars 2023 en skriftlig fråga (fr. 2022/23:472) om avsikten att gå vidare med det lagförslag som tagits fram om flygplatshavares kostnader för säkerhetskontroller. Statsrådet pekade på att det av lagen (2004:1100) om luftfartsskydd framgår att flygplatshavarnas kostnader för obligatoriska säkerhetskontroller ska täckas av en avgift som tas ut i ett gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända. Statsrådet pekade även på att Transportstyrelsen i juni 2021 kom med en framställan om att 80 procent av underskottet skulle hanteras genom ett statligt tillskott och att resterande del av underskottet genom förlängd återhämtningstid till sju år. Vidare påminde statsrådet om att den förra regeringen under våren 2022 remitterade ett förslag om en tidsbegränsad ändring i lagen om luftfartsskydd som skulle göra det möjligt att till viss del täcka kostnader på annat sätt än med avgifter om det behövdes för att hantera de ekonomiska effekterna av spridningen av sjukdomen covid-19 men att den förra regeringen valde att inte gå vidare med förslaget. Statsrådet påminde även om det regeringsuppdrag som gavs till Trafikverket i december 2022 att ingå överenskommelser med 27 flygplatser om att vara beredskapsflygplatser under 2023. Statsrådet påminde även om att han tagit emot departementspromemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3) som innehåller en rad förslag som rör det statliga ansvaret för det svenska flygplatssystemet och att departementspromemorian är ute på remiss t.o.m. den 23 maj 2023. Vidare framhölls vikten av att luftfarten har goda konkurrensförutsättningar och att statsrådet därför noga följer flygets utveckling. Statsrådet pekade slutligen på att när förslagen i den nämnda departementspromemorian har remissbehandlats kommer de att hanteras tillsammans med förslagen från Arlanda-utredningen samt att den föreslagna ändringen i lagen om luftfartsskydd fortfarande bereds inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivanden

Riksdagen beslutade i december 2016 att tillkänna för regeringen det som utskottet anfört om att regeringen i sin aviserade flygstrategi bör värna de regionala flygplatserna (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Utskottet pekade på att den ekonomiska situationen är bekymmersam och att de flesta icke statliga flygplatser med linjetrafik redovisar ett ekonomiskt underskott, vilket gör dem beroende av olika former av offentligt stöd. Utskottet ansåg

därför att det var angeläget att regeringen i sin aviserade flygstrategi tar i beaktande de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever.

I skrivelse 2022/23:75 hänvisar regeringen till budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) där den dåvarande regeringen efter sin redovisning av åtgärder konstaterade att det aktuella tillkännagivandet var slutbehandlat. Vid behandlingen av budgetpropositionen konstaterade dock trafikutskottet att utskottet inte delade regeringens bedömning att tillkännagivandet var slutbehandlat (bet. 2017/18:TU1). I enlighet med utskottets förslag riktade riksdagen ett nytt tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna (rskr. 2017/18:104). När det gäller de båda tillkännagivandena 2016/17:101 och 2017/18:104 om de regionala flygplatserna pekar regeringen i skrivelse 2022/23:75 på ett antal åtgärder som har vidtagits och konstaterar att tillkännagivandena inte är slutbehandlade.

Motionsyrkanden om stöd till icke statliga flygplatser

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om stöd till de icke statliga flygplatserna, senast i betänkande 2021/22:TU8. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och hänvisade bl.a. till de statliga medel som tillförts för att stödja de icke statliga flygplatserna samt pågående arbete med översyn inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka de regionala flygplatsernas betydelse för att uppnå en god tillgänglighet i hela Sverige.

När det gäller frågan om stöd till de regionala flygplatserna vill utskottet påminna om att kommissionen i juni 2017 fastställde nya riktlinjer och att dessa gäller för offentliga investeringar samt för driftsstöd till bl.a. flygplatser. Utskottet vill också peka på att riksdagen årligen beslutar om medel inom anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser som får användas för bl.a. utgifter för driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Utskottet påminner i sammanhanget även om de särskilda medel som riksdagen beslutade att tillföra i stöd till de regionala flygplatserna under pandemin med anledning av att stora delar av flygtrafiken låg nere under en period.

Utskottet välkomnar den gedigna översyn av statens ansvar för det svenska flygplatssystemet som presenterades i en promemoria i februari 2023 och noterar att denna för närvarande är föremål för remisshantering fram till den 23 maj 2023. I promemorian presenteras analyser och förslag till en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige så att behoven av en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg i hela landet tillgodoses. I betänkandet framför utredaren bl.a. att regeringen bör tydliggöra den långsiktiga inriktningen för hur luftfarten och flygplatssystemet bör utvecklas samt vilket åtagande staten har för att bidra till

en önskvärd utveckling. Vidare framförs att staten bör ta ett större ansvar för flygplatssystemet för att därigenom säkerställa viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet för Sverige där staten enligt utredaren bör stödja flygplatserna ekonomiskt. Utskottet vill inte föregripa den pågående processen när det gäller flygplatsöversynen och vad som framkommer vid remiss-hantering.

Med anledning av vad som beskrivits ovan om vidtagna och pågående insatser finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2022/23:568 (S), 2022/23:832 (C) yrkandena 3, 5 och 9, 2022/23:834 (C) yrkandena 13–15 och 33, 2022/23:845 (C), 2022/23:937 (SD) yrkande 21, 2022/23:1017 (SD) yrkande 17, 2022/23:1030 (M) yrkande 4, 2022/23:1124 (C) yrkande 11, 2022/23:1672 (C) yrkande 59, 2022/23:1687 (SD) och 2022/23:2114 (M) yrkande 9.

Särskilt om beredskapsflygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att utöka antalet beredskapsflygplatser. Utskottet framhåller beredskapsflygplatsernas viktiga funktion för att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras och påminner om regeringens uppdrag till Trafikverket att under 2023 förhandla och ingå överenskommelser med 27 utpekade flygplatser om att kunna vara beredskapsflygplatser. Överenskommelserna innebär att flygplatserna dygnet runt ska hålla en beredskap att ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter.

Jämför reservation 3 (S), 4 (SD) och 5 (C).

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 43 vikten av att se till att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser. Enligt motionärerna är det viktigt att den samhällsviktiga luftfarten förstärks.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) vill i kommittémotion 2022/23:1017 yrkande 15 att samtliga regionala flygplatser med beredskapsverksamhet utses till beredskapsflygplatser. Enligt motionärerna är det viktigt att de flygplatser som bedriver beredskapsverksamhet av olika slag, oavsett huvudman för själva flygplatsen, får status som beredskapsflygplatser och kompenseras för sina merkostnader för dessa tjänster av staten. Motionärerna anser vidare i yrkande 16 att regionala flygplatser ska få ersättning för all jourverksamhet. Motionärerna pekar på att de regionala flygplatserna utför flera viktiga insatser för samhället och att detta bör kvalificera dem till att klassificeras som beredskapsflygplatser.

Ulrika Heie m.fl. (C) påtalar i kommittémotion 2022/23:832 yrkande 4 behovet av att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet i fråga om samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris. Motionärerna vill att det blir tydligt vilken typ av miniminivå som garanteras vid en kris och att regeringen tydliggör och tillgängliggör en plan för hur man från statligt håll avser att tillsammans med myndigheter och näringsliv säkerställa miniminivåer av transporter inom flyg även under en allvarlig störning.

Motionärerna framhåller vidare i yrkande 7 behovet av att ta fram beredskapsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd. Motionärerna pekar på exemplet att mycket personal inte kunde arbeta eller arbetade färre timmar än normalt under coronapandemin och att s.k. flaskhalsproblem kan uppstå när personalstyrkan ska återfå sina certifieringar och verksamheten återstarta.

I motion 2022/23:169 av Ann-Christine From Utterstedt och Angelica Lundberg (båda SD) framhålls behovet av att överväga att utse även Stockholm-Västerås flygplats till en beredskapsflygplats. Motionärerna pekar på att det finns en rad andra viktiga verksamheter, såsom pilotutbildning, teknikerutbildning och Frivilliga Flygkåren som innebär att Stockholm-Västerås flygplats är väl uppdaterad i fråga om den senaste tekniken.

Även Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) påtalar i motion 2022/23:102 yrkande 5 behovet av att göra Västerås flygplats till beredskapsflygplats. Motionärerna pekar på att flygplatsen har god infrastruktur med stor kapacitet liksom att flygplatsen med dess långa banlängd och bärlighet har stor betydelse för totalförsvaret.

Bakgrund

Trafikverket

Trafikverket ska i enlighet med 2 § i sin instruktion (2010:185) genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras. De flygplatser som Trafikverket tecknar sådana överenskommelser med kallas för beredskapsflygplatser. För dessa flygplatser ersätter Trafikverket kostnader för den beredskap som flygplatsen har för att kunna öppna upp en stängd flygplats när som helst på dygnet.

Trafikverket fick i juni 2021 i uppdrag att ta fram kompletterande underlag och förslag i fråga om svenska beredskapsflygplatser. Trafikverket har även haft i uppdrag att med utgångspunkt från Trafikverkets redovisning den 15 juni 2020 av regeringsuppdraget att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna samt utifrån erfarenheter från den pågående pandemin och de temporära beredskapsflygplatser som då hade inrättats, senast den 5 augusti 2021 redovisa kompletterande underlag och förslag som rör bl.a. hälso- och sjukvårdens och andra samhällsviktiga verksamheter

behov av beredskapsflygplatser i hela landet och vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser ur ett beredskaps- och samhällsekonomiskt perspektiv. Utöver detta skulle Trafikverket senast den 10 november 2021 redovisa underlag och förslag när det gäller den befintliga modellen med frivilliga avtal, statsstödsfrågor, totalförsvarspekter samt ansvaret för drift och kommunikation när det gäller öppnande av beredskapsflygplatserna.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

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

Systemet för beredskapsflygplatser – bakgrund

Under 2012 infördes ett system med tio beredskapsflygplatser för att tillgodose tillgänglighet till grundläggande beredskap för samhällsviktiga tjänster. Systemet syftar till att säkerställa beredskap för att kunna öppna stängda flygplatser så att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet. Beredskapsflygplatserna används främst för akuta sjuktransporter med ambulansflyg men även polis, MSB, försvaret, Sjöfartsverket m.fl. nyttjar möjligheten att använda flygplatserna även när de normalt håller stängt. Trafikverket har uppdraget att genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser. Det finns för närvarande tio ordinarie beredskapsflygplatser i Sverige. Dessa är flygplatserna i Gällivare, Luleå, Umeå, Åre-Östersund, Sundsvall-Timrå, Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Visby, Ronneby och Malmö.

Mot bakgrund av coronapandemin inrättades fr.o.m. december 2020 17 temporära beredskapsflygplatser tillsammans med de 10 ordinarie beredskapsflygplatserna. I uppdraget till beredskapsflygplatserna ingick att dygnet runt kunna ta emot samhällsviktiga flygtransporter för bl.a. hälso- och sjukvården, t.ex. ambulansflyg, samt för räddningstjänsten, Kustbevakningen, brandflyget och totalförsvaret. De flygplatser som utsågs till temporära beredskapsflygplatser var flygplatserna i Kiruna, Lycksele, Skellefteå, Örnsköldsvik, Mora-Siljan, Borlänge, Karlstad, Örebro, Eskilstuna, Skövde, Trollhättan-Vänersborg, Linköping, Jönköping, Växjö-Kronoberg, Kalmar, Kristianstad och Norrköping.

Den dåvarande regeringen beslutade därefter i mars 2022 att de 17 flygplatser som under 2021 var temporära beredskapsflygplatser månad för månad i stället ska vara beredskapsflygplatser tillsammans med de tio ordinarie. Mot bakgrund av detta förhandlade och ingick Trafikverket överenskommelser

med de 27 flygplatserna om att vara beredskapsflygplatser under 2022 där giltighetstiden för avtalen gällde som längst t.o.m. den 31 december 2022.

Bibehållande av certifiering, behörighet och säkerhetsklassning vid långvariga stillestånd inom luftfarten

I samband med covid-19-pandemin fattade Transportstyrelsen den 18 mars 2020 i enlighet med flexibilitetsbestämmelserna i artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 det första beslutet när det gäller undantaget om hur förlängning skulle ske för behörigheter för piloter, medicinska behörigheter för piloter, bolagsspecifika behörigheter för piloter, behörigheter för flygledare och behörigheter för flygtekniker. Detta beslut fattades omedelbart efter att Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) utkom med rekommendationer om detta och beslutet följdes sedan upp med ett antal ytterligare beslut på området (TSL 2020-2110, TSL2020-2365, TSL 2020-3247).

Utöver undantag som rör förlängning av behörigheter för enskilda individer hanterade och godkände Transportstyrelsen under pandemin flera undantag till enskilda individer och företag relaterat till att verksamhet inte kunde bedrivas som vanligt under pandemin. I samtliga fall som ett undantag har beviljats har flygsäkerheten enligt Transportstyrelsen bedömts vara likvärdig som om personen eller organisationen följt de ordinarie reglerna. Utöver detta har sådana aspekter som miljöpåverkan och konkurrens vägts in, dock aldrig utan att bibehållande av flygsäkerheten vägt tyngst.

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

Pågående arbete

Regeringen beslutade i december 2022 att ge Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser med 27 utpekade flygplatser att vara beredskapsflygplatser under 2023. Uppdraget avser flygplatserna: Kiruna, Lycksele, Skellefteå, Örnsköldsvik, Mora-Siljan, Borlänge, Karlstad, Örebro, Västerås, Skavsta, Trollhättan-Vänersborg, Linköping-Saab, Jönköping, Växjö-Kronoberg, Kalmar, Halmstad, Kristianstad-Österlen samt de befintliga ordinarie beredskapsflygplatserna Gällivare, Luleå, Umeå, Sundsvall-Timrå, Åre-Östersund, Stockholm Arlanda, Visby, Göteborg-Landvetter, Ronneby, och Malmö-Sturup.

Bland dessa är flygplatserna i Halmstad, Skavsta och Västerås utpekade som nya beredskapsflygplatser. Samtidigt har flygplatserna i Norrköping-Kungsängen, Eskilstuna och Skövde avförts från listan på beredskapsflygplatser.

Överenskommelserna med Trafikverket innebär att flygplatserna dygnet runt ska hålla en beredskap att ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för bl.a. hälso- och sjukvården, t.ex. ambulansflyg, samt för räddningstjänsten, kustbevakningen, brandflyget samt andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret. Avtalen ska gälla som längst t.o.m. den 31 december 2023 och Trafikverket ska ingå avtal om beredskap enligt följande:

- För perioden fr.o.m. den 1 januari 2023 t.o.m. den 31 december 2023 bör avtal ingås för hela året och ersättningen beslutas på årsbasis. För flexibilitet att hantera en förändrad situation bör avtalen ha en månads uppsägningstid. Avtal bör ingås snarast men senast under det första kvartalet 2023.
- Den statliga ersättningen bör fördelas på ett lämpligt, differentierat och kostnadseffektivt sätt till de beredskapsflygplatser som anges ovan.
- Vid en eventuell situation där en angiven flygplats väljer att inte ingå avtal, kan Trafikverket om möjligt ingå avtal med någon annan lämplig flygplats inom rimligt geografiskt avstånd från den angivna flygplatsen om den bedöms kunna ersätta den flygplats som väljer att inte ingå avtal.

Om behov uppkommer ska Trafikverket vid genomförandet av uppdraget inhämta information från Transportstyrelsen.

I december 2022 fick Trafikverket även i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för att en flygplats i Gävleborgs län ska bli beredskapsflygplats framöver. Uppdraget redovisades till regeringen den 30 mars 2023 i rapporten Förutsättningar för en beredskapsflygplats i Gävleborgs län (2023:030). I rapporten pekar Trafikverket bl.a. på att behovet av en beredskapsflygplats i Gävleborgs län är svåranalyserat och att detta beror på att de olika berörda aktörerna ger delvis disparata bilder i detta avseende samt att beredskapsflygplatssystemet inte är utrett utifrån totalförsvarsaspekter. Sammantaget bedömer Trafikverket att flygplatsen i Söderhamn är den enda flygplatsen i Gävleborgs län som för närvarande har förutsättningar att eventuellt kunna bli en beredskapsflygplats. Trafikverket pekar samtidigt på att det även där finns stora finansiella och praktiska utmaningar. Rapporten bereds inom Regeringskansliet.

För att bibehålla den nuvarande nivån av systemet med beredskapsflygplatser beslutade riksdagen efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2023 om att anvisa medel för att möjliggöra statlig ersättning till beredskapsflygplatser (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22, bet 2022/23:TU1, rskr. 2022/23:86). Statens kostnader för avtalen ska belasta anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser, anslagsposten 3 Beredskapsflygplatser, inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Av Trafikverkets regleringsbrev för 2023 framgår att 70 miljoner kronor får användas från anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser till utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser, dvs. för hälso- och sjukvård, ambulansflyg, räddningstjänst, brandflyg, kustbevakningsflyg och totalförsvaret.

Svar på skriftlig fråga

Infrastruktur- och bostadsministern besvarade i november 2022 en skriftlig fråga (fr. 2022/23:77) om att verka för att det ska finnas minst en beredskapsflygplats i varje län. I svaret framhölls bl.a. att beredskapsflygplatserna ska kunna ta emot samhällsviktiga luftfartstransporter dygnet runt och att det är viktigt att det finns beredskapsflygplatser som kan tillgodose olika behov av samhällsviktig luftfart i hela Sverige. Infrastruktur- och bostadsministern pekade vidare på regeringens satsning på 60,5 miljoner kronor per år för att bibehålla den nuvarande nivån av systemet med beredskapsflygplatser och att detta tillsammans med redan befintliga medel innebär att totalt 70 miljoner kronor per år kan fördelas till berörda beredskapsflygplatser. Infrastruktur- och bostadsministern pekade även på att det pågick beredning inom Regeringskansliet i frågan om vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser från 2023 och framåt.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om ett utökad antal beredskapsflygplatser behandlades senast i betänkande 2021/22:TU8. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och hänvisade bl.a. till de utökade insatser som gjordes under pandemin och pågående översyner inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla flygets betydelse i transportsystemet såväl för tillgänglighet i hela landet som för att tillgodose behovet av samhällsviktiga transporter. Både statliga och regionala flygplatser är viktiga och verksamheten vid dessa måste enligt utskottets mening säkerställas även under pågående kriser.

När det gäller frågan om att utöka antalet beredskapsflygplatser påminner utskottet om att Trafikverket i december 2022 fick i uppdrag av regeringen att förhandla och ingå överenskommelser med 27 utpekade flygplatser om att kunna vara beredskapsflygplatser under 2023 och att även Västerås flygplats pekades ut som ny beredskapsflygplats bland dessa. Utskottet noterar att överenskommelserna med Trafikverket gäller som längst fram till den 31 december 2023 och innebär att flygplatserna dygnet runt ska hålla en beredskap att ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter. Utskottet välkomnar detta liksom att regeringen i samband med

budgeten hösten 2022 tillfört ett ekonomiskt resurstillskott som kan fördelas till beredskapsflygplatserna. Utskottet välkomnar också vad infrastruktur- och bostadsministern framförde i november 2022 i ett svar på en skriftlig fråga om att det pågår beredning inom Regeringskansliet i frågan om vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser från 2023 och framåt.

Utskottet vill starkt understryka beredskapsflygplatsernas viktiga funktion när det gäller att säkerställa beredskap för att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet. Utskottet ser därför positivt på de återkommande och utökade insatser som gjordes under pandemin för att säkerställa att det finns god tillgång till infrastruktur för samhällsviktiga transporter. Utskottet påminner även om att utöver vad som ingår i Transportstyrelsens uppdrag är även MSB beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet enligt förordningen om statliga myndigheters beredskap och ska därmed bl.a. stödja arbetet med samhällets beredskap mot olyckor och kriser samt vara pådrivande i arbetet med förebyggande och sårbarhetsreducerande åtgärder.

Utskottet finner mot denna bakgrund inte skäl att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2022/23:102 (M) yrkande 5, 2022/23:169 (SD), 2022/23:832 (C) yrkandena 4 och 7, 2022/23:1017 (SD) yrkandena 15 och 16 samt 2022/23:2140 (S) yrkande 43.

Arlanda och Bromma flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om Arlanda och Bromma flygplats. Utskottet hänvisar till de utredningar som nyligen har genomförts i flygplatsfrågan. Utskottet framhåller i sammanhanget även den stora betydelse som Arlanda och Bromma flygplats har för tillgängligheten.

Jämför reservation 6 (S) och 7 (SD) samt motivreservation 8 (V, MP).

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 40 att arbetet med att lägga ned Bromma flygplats för att föra över flygtrafiken till Arlanda måste fortsätta. Därför bör regeringen enligt motionärerna ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats inklusive miljö-tillstånd för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2022/23:1017 yrkande 3 behovet av att bygga ut Arlanda flygplats. Motionärerna pekar på Arlandas särställning och betydelse som Sveriges största flygplats och att

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

Mattias Vepsä m.fl. (S) framhåller i motion 2022/23:2028 yrkande 2 behovet av att avveckla Bromma flygplats och utveckla Arlanda till ett centrum för fossilfritt flyg. Motionärerna anser att om Stockholmsregionen ska fortsätta att stärka sin position som Sveriges gröna tillväxtmotor måste Bromma flygplats avvecklas samtidigt som Arlanda måste utvecklas till ett centrum för fossilfritt flyg i Europa.

Camilla Brunsberg (M) anser i motion 2022/23:1067 yrkande 3 att Bromma flygplats ska finnas kvar. Motionären pekar på att Blekinge är beroende av flyglinjen Ronneby–Bromma för att näringslivet ska kunna utvecklas i länet och att en nedläggning av Bromma flygplats skulle slå hårt mot Blekinge.

Boriana Åberg m.fl. (M) framför i motion 2022/23:2114 yrkande 10 att Bromma flygplats ska finnas kvar. Motionärerna anser att Bromma flygplats har stor betydelse och måste ses och behandlas som en viktig flygplats för hela landet.

Bakgrund

Swedavia AB

Swedavia AB är ett statligt bolag som ska finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar samt tillhandahålla och utveckla flygplatsoperativa tjänster. Swedavia ska inom ramen för sin affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de transportpolitiska mål som riksdagen beslutat om uppnås. Swedavias verksamhet finansieras med de intäkter som verksamheten genererar, och inom flygplatsverksamheten äger, driver och utvecklar Swedavia de tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet, däribland Stockholm Arlanda och Bromma flygplats. Flygplatserna drivs och konsolideras till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner.

Arlanda flygplats

Stockholm Arlanda Airport (i fortsättningen kallad Arlanda flygplats) är belägen i Sigtuna kommun i Stockholms län och är Sveriges största flygplats liksom en knutpunkt mellan Stockholm och andra svenska städer samt övriga världen. Arlanda flygplats är en av de tio statliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet och som finns i bolaget Swedavia AB. På Arlanda flygplats finns ett utbud av omkring 107 direktlinjer, varav 87 är utrikes och 20 är inrikes. Utöver direktlinjerna finns även många charterdestinationer. Arlanda flygplats har tre rullbanor och har i dag en kapacitet för 80 flygrörelser per timme.

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

Arlandarådet

I januari 2017 presenterade den dåvarande regeringen En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. I strategin lyfte regeringen som ett fokusområde att Arlanda flygplats bör stärkas som nav och storflygplats. I den nationella flygstrategin aviserades även inrättandet av ett Arlandaråd. Den 18 maj 2017 inrättades Arlandarådet med syftet att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. I Arlandarådets uppdrag 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 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 arbete avslutades den 31 mars 2019.

Bromma flygplats

Bromma Stockholm Airport (i fortsättningen kallad Bromma flygplats) är en av de tio statliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet och som finns i bolaget Swedavia AB. Bromma flygplats invigdes 1936 och Stockholms stad äger marken som Swedavia AB arrenderar. Driften av Bromma flygplats övertogs av staten 1946. Staten och Stockholms stad träffade 2007 ett avtal om förlängning av upplåtelsen av Bromma flygplats som gäller t.o.m. den 31 december 2038. Enligt avtalet ska verksamheten vid flygplatsen inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm och genom att vara en flygplats för affärsflyget. Vid sidan av linjetrafiken finns verksamheter som t.ex. helikopterflyg, affärsflyg, samhällsviktigt flyg och markverksamheter som service och tankning på flygplatsen.

Den 15 oktober 2014 enades stadshusmajoriteten i Stockholms stad om en ny s.k. plattform för Stockholms stad. Enligt överenskommelsen skulle 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 hade utsett visade 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, se vidare nedan om tidigare riksdagsbehandling.

Swedavia ombads vid den ägardialog som hölls den 23 juni 2020 att återkomma med en konsekvensanalys utifrån bolagets affärsmässiga perspektiv av ett eventuellt politiskt beslut att i förtid stänga Bromma flygplats. Den 14 september 2020 redovisade Swedavia sina slutsatser till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) i en konsekvensanalys av en eventuell förtida avveckling av Bromma. Den dåvarande infrastrukturministern beslutade därefter den 27 april 2021 att tillkalla en s.k. bokstavsutredare med uppdrag att ta fram underlag inför en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats. Bokstavsutredaren redovisade sitt uppdrag den 31 augusti 2021 i departementspromemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Den 20 september 2021 skickades både Swedavias konsekvensanalys och departementspromemorian om förtida avveckling av Bromma flygplats ut på remiss fram till den 20 december 2021.

Pågående arbete

Utredningen om en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling

Den dåvarande infrastrukturministern beslutade den 15 februari 2022 att ge en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att biträda Infrastrukturdepartementet med att ta fram underlag till en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Enligt uppdraget skulle planen tas fram med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och fyrstegsprincipen. Utredaren redovisade uppdraget i juni 2022 med sina viktigaste utgångspunkter och förslag till åtgärder för att utveckla Arlanda flygplats (Ds 2022:11). Till de förslag som utredaren lämnade hör bl.a. att regeringen bör tydliggöra vem som har ansvaret för planering av den långsiktiga utvecklingen av luftrummet. Utredaren ansåg vidare att regeringen utöver nuvarande flyglinjer med allmän trafikplikt bör peka ut kommersiella flyglinjer, men även samhällsviktiga inrikes flyglinjer, där rimliga transportalternativ kommer att saknas om flygtrafiken skulle upphöra. Utredaren ansåg också att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att löpande följa utvecklingen på marknaden och skyndsamt ingå avtal med flygföretag om regelbunden flygtrafik för de utpekade flyglinjer där det inte finns kommersiella förutsättningar för att fullgöra ett minimiutbud av regelbunden flygtrafik. Utredaren lämnade även förslag om energiförsörjningen av Arlanda flygplats och flygtrafiken vid flygplatsen samt transport- och infrastruktur-försörjningen till och från flygplatsen.

När det gäller Bromma flygplats lämnade utredaren bl.a. förslag om att regeringen bör tydliggöra sin syn på framtiden för Bromma flygplats, kopplat

till frågan om nationellt basutbud av flygplatser, samt använda sin ägarstyrning av Swedavia för att tydliggöra inriktningen för det som regeringen förväntar sig ska ske. I detta ingår bl.a. ändrad bolagsordning, utvecklade uppdragsmål samt behov av att vidta olika förberedande åtgärder. Utredaren pekade även på att regeringen bör ge ett gemensamt uppdrag till flera myndigheter, bl.a. Forsvarsmakten och MSB, att tillsammans med berörda aktörer analysera behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet.

Utredningen har varit ute på remiss fram till den 31 oktober 2022 och remissvaren bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Den dåvarande infrastrukturministern beslutade den 30 maj 2022 om ett ytterligare uppdrag till samma utredare att analysera och ta fram förslag till en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige, så att behoven av en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg i hela landet tillgodoses, se vidare under avsnittet om beredskapsflygplatser. Den nuvarande infrastruktur- och bostadsministern beslutade den 13 december 2023 om en förlängning av uppdraget och utredningen redovisades således den 15 februari 2023 (Ds 2023:3). Utredningen har därefter sänts ut på remiss fram till den 23 maj 2023.

Tidöavtalet

I det s.k. Tidöavtalet anger samarbetspartierna Sverigedemokraterna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna att de är överens om att ta ansvar för Sverige i ett gemensamt samarbete under mandatperioden 2022–2026. Inom ramen för avtalet finns ett antal samarbetsprojekt med syftet att ta fram en reformagenda med konkreta politiska förslag. I Tidöavtalet anges att reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot att Bromma flygplats ska bevaras. Vidare anges att något beslut om att lägga ned Bromma flygplats inte kommer att fattas under mandatperioden.

Svar på interpellation om Arlanda

Infrastruktur- och bostadsministern besvarade den 9 december 2022 en interpellation (ip. 2022/23:52) om åtgärder och investeringar för att möta nuvarande och framtida kapacitetsbehov på Arlanda flygplats. Statsrådet underströk bl.a. Arlanda flygplats viktiga roll i det svenska transportsystemet och betydelsen av dess navfunktion när det gäller att skapa tillgänglighet och knyta ihop landet med både inrikes- och utrikestrafik genom att erbjuda direktlinjer till både nationella och internationella destinationer. Statsrådet pekade på att det finns två utredningar med bäring på Arlanda flygplats varav den första redovisades den 14 juni 2022 med många och omfattande förslag som remisshanterats under hösten. Statsrådet påminde om att det andra utredningsuppdraget bestod i att analysera och föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige som omfattade alla flygplatser, inklusive Swedavias, och att detta skulle redovisas den

15 december 2022 med en sedvanlig remisshantering därefter. Statsrådet konstaterade att det finns ett mervärde i att ta ett samlat grepp om de båda utredningarnas förslag och remissinstansernas synpunkter och att statsrådet därför avser att återkomma i dessa frågor vid ett senare tillfälle.

Svar på skriftlig fråga om Bromma

Infrastruktur- och bostadsministern besvarade den 15 mars 2023 en skriftlig fråga (fr. 2022/23:424) om huruvida han tagit initiativ till en kalkyl över den sammantagna kostnaden för att göra Bromma flygplats till en omställningshubb för grönt flyg och hur tidsplanen ser ut. Statsrådet framhöll Bromma flygplats stora betydelse för tillgängligheten för såväl Stockholmsområdet som för övriga landet. Statsrådet konstaterade även att Bromma flygplats ska bevaras eftersom flygplatsen i framtiden skulle kunna vara en omställningshubb för det gröna flyget. Statsrådet pekade även på att Swedavia AB har uppdrag och ansvar för den operativa verksamheten inom ramen för bolagsordningen. Vidare påminde statsrådet om de två uppdragen Arlanda-utredningen (Ds 2022:11) och Flygplatsutredningen (Ds 2023:3) som har redovisats till Regeringskansliet och att dessa innehåller förslag som också berör Bromma flygplats när det gäller flygplatsens roll i omställningen av flyget. Statsrådet konstaterade liksom i interpellationssvaret ovan att det finns ett mervärde i att ta ett samlat grepp om de båda utredningarnas förslag och remissinstansernas synpunkter och att statsrådet därför avser att återkomma i dessa frågor.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motioner om Bromma och Arlanda flygplats. Riksdagen har även beslutat om att rikta ett antal tillkännagivanden till regeringen om flygplatserna.

Riksdagens tillkännagivande 2014

Riksdagen beslutade i december 2014 att tillkänna för regeringen vad utskottet anfört om att någon förhandlingsperson i frågan om att avveckla citynära flygplatser inte borde tillsättas (bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). Utskottet ansåg att regeringens aviserade intention att utse en statlig förhandlingsperson för att samordna kontakter med kommuner som kan bygga fler bostäder på citynära flygplatsmark var mycket olämplig och anförde att tillsättandet innebar en politisk signal som i sin tur skulle framkalla en osäkerhet om flygplatsens framtid, vilket skulle kunna påverka framför allt näringslivet negativt men även ha återverkningar på t.ex. människors val av bostads- eller arbetsort. Därför föreslog utskottet ett tillkännagivande om att det inte borde tillsättas någon förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser.

Av skrivelse 2016/17:75 framgår att regeringen den 18 december 2015 beslutade att ändra uppdraget till den samordnare för Bromma flygplats som tillsattes i december 2014. Regeringen redovisade att punkten är slutbehandlad.

Riksdagens tillkännagivande 2015

I mars 2015 riktade riksdagen åter ett tillkännagivande till regeringen om Bromma flygplats. I tillkännagivandet angavs att regeringen tydligt borde ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte skulle läggas ned (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144). Utskottet framhöll att Bromma flygplats innebär en viktig lösning för goda flygförbindelser och underströk att Bromma flygplats inte bara är en fråga för Stockholm utan en infrastrukturlösning som i allra högsta grad berör hela Sverige.

I skrivelse 2015/16:75 hänvisade regeringen till beslutet från den 18 december 2015 att ändra uppdraget till den samordnare för Bromma flygplats som tillsattes i december 2014. Uppdraget begränsades genom beslutet för att tillmötesgå riksdagens önskemål om att regeringen tydligt skulle ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte skulle läggas ned. Regeringen redovisade att punkten är slutbehandlad.

Riksdagens tillkännagivande 2016

Riksdagen beslutade därefter i maj 2016 om ett nytt tillkännagivande till regeringen om att den borde verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats (bet. 2015/16:TU14, rskr. 2015/16:226). Utskottet underströk betydelsen av Bromma flygplats och att den är viktig för tillgängligheten i både Stockholmsregionen och övriga landet.

Av regeringens skrivelse 2022/23:75 framgår bl.a. att Swedavia den 14 september 2020 redovisade en konsekvensanalys av den fortsatta driften av Bromma flygplats. Regeringen påminner också om att Regeringskansliet den 27 april 2021 gav i uppdrag till en s.k. bokstavsutredare att ta fram underlag inför en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats. Bokstavsutredaren redovisade sitt uppdrag den 31 augusti 2021 i departementspromemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Regeringen pekar på att departementspromemorian har remissbehandlats och att detta gjordes samtidigt som Swedavia AB:s sammanfattning av konsekvensanalysen av den fortsatta driften av Bromma flygplats remissbehandlades. Regeringen pekar vidare på att Bromma flygplats har stor betydelse för bl.a. tillgängligheten för Stockholmsregionen och övriga landet och att den därför ska bevaras. Regeringen noterar även att Swedavia AB ansvarar för driften och utvecklingen av Bromma flygplats och att regeringen inte avser att vidta någon ytterligare åtgärd med anledning av tillkännagivandet. Regeringen redovisar därmed att punkten är slutbehandlad.

Riksdagens tillkännagivande 2020 om Arlandas framtid

Riksdagen beslutade i juni 2020 att ställa sig bakom det som finansutskottet anförde om Arlandas framtid och tillkännagav detta för regeringen (bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:364). Finansutskottet framhöll att det i ljuset av den senaste tidens motstridiga besked från regeringen är avgörande för vår konkurrenskraft att vi har goda flygförbindelser inom och utom landet. Vidare framhölls att en fortsatt utbyggnad av Arlanda är viktigt för jobb och tillväxt i hela Sverige. Finansutskottet framhöll även vikten av att Arlandas fortsatta utveckling inte stoppas genom politiska beslut. I skrivelse 2022/23:75 påminner regeringen om att den i budgetpropositionen för 2023 återrapporterade om hanteringen av tillkännagivandet och att regeringen i samband med detta konstaterade att tillkännagivandet inte medför något behov av aktiva åtgärder från regeringens sida samt att regeringen bedömde att tillkännagivandet var slutbehandlat (prop.2022/23:1 utg.omr. 24). I regeringens skrivelse redovisas därmed att punkten är slutbehandlad.

Riksdagens tillkännagivande 2021 om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats

Riksdagen beslutade i juni 2021 att ställa sig bakom det som utskottet anförde i ett utskottsinitiativ om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats och tillkännagav detta för regeringen (bet. 2020/21:TU14, rskr. 2020/21:334). Enligt utskottet ska Bromma fortsätta att vara en modern flygplats och beslut om Brommas framtid bör tidigast fattas när flyget har återhämtat sig och tillförlitliga prognoser kan göras för flygets utveckling. Vidare bör regeringen få i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats inklusive miljötillstånd för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Regeringen borde enligt tillkännagivandet återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling. Regeringen redovisar i skrivelse 2022/23:75 att Regeringskansliet har inlett arbetet med att analysera förutsättningarna för att ta fram en plan utifrån vad som anges i tillkännagivandet. Regeringen pekar vidare på de utredningsuppdrag som har genomförts och som har redovisats i tre promemorior. I det första uppdraget som redovisades i augusti 2021 i departementspromemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25) och därefter har remissbehandlats ingick att beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av Bromma flygplats. I det andra uppdraget som redovisades i juni 2022 i departementspromemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) och därefter har remissbehandlats ingick att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. I det tredje uppdraget som redovisades i februari 2023 i departementspromemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds

2023:3) ingick att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige. Departementspromemorian är ute på remiss fram till den 23 maj 2023. Regeringen redovisar att punkten inte är färdigbehandlad.

Riksdagens tillkännagivande 2021 om det nationella basutbudet av flygplatser

Med stöd av sin initiativrätt enligt 9 kap. 16 § riksdagsordningen beslutade riksdagen i december 2021 att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att riksdagens godkännande bör hämtas in innan ändringar genomförs i det nationella basutbudet av flygplatser (bet. 2021/22:TU4, rskr. 2021/22:81). I sin beredning av ärendet pekade utskottet bl.a. på att frågan om flygets förutsättningar till och från Stockholm är en nationell angelägenhet. I regeringens skrivelse 2022/23:75 hänvisar regeringen till vad regeringen anförde i budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22) om att den anser att Bromma flygplats ska bevaras. Regeringen konstaterar i övrigt att tillkännagivandet inte i nuläget medför något behov av ytterligare åtgärder från regeringens sida och att tillkännagivandet därmed är slutbehandlat.

Motionsyrkanden om Arlanda och Bromma flygplats

Motionsyrkanden om Arlanda och Bromma flygplats behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU8. Utskottet hänvisade bl.a. till genomförda och pågående utredningsuppdrag och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att riksdagen under de senaste åren har behandlat ett stort antal motionsyrkanden som rör framtiden för såväl Arlanda som Bromma flygplats liksom att riksdagen återkommande har beslutat om tillkännagivanden till regeringen som handlar om att bevara och utveckla dessa flygplatser. Utskottet vill även peka på vad som anges i det s.k. Tidöavtalet om att reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot att Bromma flygplats ska bevaras samt att något beslut om att lägga ned Bromma flygplats inte kommer att fattas under mandatperioden. Utskottet ser positivt på detta.

Utredningen om en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling presenterades i juni 2022 och i denna lämnades även förslag om att regeringen bör tydliggöra sin syn på framtiden för Bromma flygplats. Utskottet noterar att utredningen var ute på remiss fram till den 31 oktober 2022 och att remissvaren för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet påminner vidare om det ytterligare uppdrag som gavs till samma utredare och som bestod i att analysera och ta fram förslag till en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige och att detta uppdrag

redovisades i februari 2023. Utskottet noterar att utredningen är ute på remiss till den 23 maj 2023.

Utskottet delar den syn som infrastruktur- och bostadsministern uttalade i december 2022 med anledning av en interpellation där ministern bl.a. underströk Arlanda flygplats viktiga roll i det svenska transportsystemet och betydelsen av dess navfunktion när det kommer till att skapa tillgänglighet och knyta ihop landet med både inrikes- och utrikestrafik genom att erbjuda direktlinjer till både nationella och internationella destinationer. Utskottet delar även den syn som infrastruktur- och bostadsministern framförde i ett svar på en skriftlig fråga den 15 mars 2023 där ministern framhöll Bromma flygplats stora betydelse för tillgängligheten för såväl Stockholmsområdet som för övriga landet. Utskottet ser även positivt på ministerns uttalande om att bevara Bromma flygplats och dess framtida betydelse som omställningshubb för det gröna flyget.

Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ när det gäller Arlanda och Bromma flygplats och avstyrker därmed motionerna 2022/23:1017 (SD) yrkande 3, 2022/23:1067 (M) yrkande 3, 2022/23:2028 (S) yrkande 2, 2022/23:2114 (M) yrkande 10 och 2022/23:2140 (S) yrkande 40.

Investeringsstöd till nya flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att utreda ett införande av ett investeringsstöd för att bygga nya flygplatser. Utskottet hänvisar till att det redan finns möjlighet till ett investeringsstöd till icke statliga flygplatser och att statlig medfinansiering får beviljas för byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.

Jämför särskilt yttrande 2 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 2 framförs att ett införande av ett investeringsstöd för att bygga nya flygplatser bör utredas. Enligt motionärerna finns ett behov för både små och stora flygplatser av att bygga ut kapaciteten för att möjliggöra fler avgångar och trafik av större flygplan, minimera negativa miljöeffekter samt förstärka infrastrukturen som är kopplad till respektive flygplats.

Bakgrund

EU:s riktlinjer för investeringsstöd

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

Statliga medel för investeringsstöd

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om investeringsstöd till flygplatser, senast i betänkande 2021/22:TU8. Utskottet har avstyrkt motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. nuvarande möjlighet till investeringsstöd till icke statliga flygplatser. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om att utreda behovet av att införa investeringsstöd för flygplatser vill utskottet peka på att det redan finns möjlighet till ett investeringsstöd till icke statliga flygplatser och att statlig medfinansiering får beviljas för byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Sådana medel kan beviljas med stöd av förordningen om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att det årligen anslås medel

för utgifter för långsiktig infrastrukturplanering genom anslaget 1:1 Utveckling av statens infrastruktur och att detta anslag även innefattar luftfart. Utskottet finner därför inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2022/23:1017 (SD) yrkande 2.

Riksintresseflygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av riksintresseflygplatser. Utskottet hänvisar till att det nyligen har genomförts en översyn av samtliga riksintressen utifrån nya kriterier och att Trafikverket därefter har fattat beslut om riksintressen för trafikslagens anläggningar.

Jämför reservation 9 (SD).

Motionen

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2022/23:1017 yrkande 4 att en översyn behöver göras av riksintresseflygplatser för att på så sätt poängtera betydelsen av att bevara flyginfrastruktur. Motionärerna pekar på att ett riksintresse ska skydda anläggningar mot åtgärder som försvårar åtkomsten eller funktionen av det skyddade objektet och att fler flygplatser bör ligga till grund för detta skydd än i dag eftersom flygplatser är av stor betydelse vid extraordinära händelser.

Bakgrund

Trafikverket är en av tolv riksintressemyndigheter som har i uppdrag att göra riksintresseanspråk inom ramen för miljöbalkens tredje kapitel. Trafikverket har till uppgift att bedöma vilka områden som är av riksintresse för de fyra trafikslagen väg, järnväg, luftfart och sjöfart och deras anläggningar. Trafikverket har allmän information om lagar och förhållningssätt vid planering samt beslut, kartor, preciseringar och handledningar för beslutade riksintressen. Trafikverket stöttar länsstyrelserna i deras arbete med att bevaka utpekade riksintressen. För varje utpekad anläggning av riksintresse finns funktionsbeskrivningar med information om anläggningens huvudsakliga funktion och eventuella framtida behov av markanspråk. Att ett område pekas ut som riksintresse har inte någon koppling vare sig till ägandet, till ansvaret för förvaltning av området eller till finansiering av anläggningen. Flygplatser som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra åtkomsten till eller utnyttjandet av anläggningen. Det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas.

Den dåvarande regeringen gav i januari 2020 Boverket i uppdrag att samordna Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Energimyndigheten,

Tillväxtverket och Trafikverket i deras arbete med att göra en översyn av sina respektive anspråk på riksintressen. I uppdraget ingick att se över och precisera kriterierna för vilka områden som ska anses vara av riksintresse, utvärdera om de nuvarande anspråken på områdena av riksintresse motsvarar de kriterier som tas fram och ta ställning till om dessa anspråk behöver förändras. Boverket lämnade i november 2020 en första delrapportering av uppdraget och en slutrapport lämnades i september 2021 (rapport 2021:14). I samband med rapporteringstillfället beslutade Trafikverket om nya uppdaterade kriterier för vilka anläggningar som ska pekas ut som riksintresse. Översynen av kriterierna för luftfartens anläggningar beskrevs i delrapporten enligt följande: ”För flygplatser har en översyn gjorts, som fokuserar på flygplatsernas funktion ur ett systemperspektiv, där grunder är det nationella basutbudet, alternativa flygplatser för en godtagbar flygsäkerhet samt flygplatsens funktion för att knyta samman landet.” Trafikverket genomförde därefter en översyn av de gällande riksintresseanspråken för samtliga trafikslag och tog fram ett förslag på reviderade riksintresseanspråk som var på ute på remiss under perioden den 1 februari till den 23 april 2021. Efter den genomförda översynen och bearbetning av remissvaren har Trafikverket i september 2022 fattat beslut om riksintressen för trafikslagets anläggningar 2022 (TRV 2020/131663). För flygplatser innebär beslutet att ett större fokus sätts på att långsiktigt säkerställa en grundläggande tillgänglighet runt om i landet och anspråken har i ökad utsträckning också tagit hänsyn till luftfartens behov ur ett flygsäkerhetsperspektiv. De ändringar som har gjorts har påverkat vilka flygplatser som Trafikverket gör riksintresseanspråk för.

Trafikverket har pekat ut följande riksintresseanspråk för riksintressen för kommunikationer: Borlänge, Göteborg-Landvetter, Halmstad, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Kiruna, Linköping-SAAB, Luleå, Malmö, Ronneby, Skellefteå, Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma, Stockholm-Skavsta, Sundsvall-Timrå, Umeå, Visby, Västerås, Växjö, Åre-Östersund, Ängelholm och Örebro.

Gällande rätt

Av 3 kap. 8 § miljöbalken framgår att områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Trafikverket och Post- och telestyrelsen ansvarar för att lämna uppgifter i skriftlig form till länsstyrelserna om områden som myndigheterna anser vara av riksintresse för kommunikationer inom sina respektive verksamhetsområden. För Trafikverkets del handlar det om riksintressen för transporter inom områdena väg, järnväg, sjöfart och luftfart. I enlighet med förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. ska Trafikverket efter samråd med länsstyrelser, Boverket och andra berörda myndigheter lämna uppgifter om områden som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för kommunikationer.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om behovet av en översyn av riksintresseflygplatser, senast i betänkande 2021/22:TU8. Utskottet har avstyrkt motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. att det nyligen genomförts en översyn av riksintresseflygplatser. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Som framgår ovan har det nyligen genomförts en översyn av samtliga riksintressen utifrån nya kriterier och denna översyn har därefter varit föremål för remissbehandling fram till våren 2021. Utskottet noterar att Trafikverket efter den genomförda översynen har fattat beslut om riksintressen för trafikslagens anläggningar 2022. Utskottet välkomnar att beslutet för flygplatserna innebär att ett större fokus sätts på att långsiktigt säkerställa en grundläggande tillgänglighet runt om i landet och att anspråken i ökad utsträckning också har tagit hänsyn till luftfartens behov ur ett flygsäkerhetsperspektiv. Mot denna bakgrund finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2022/23:1017 (SD) yrkande 4.

Ett gemensamt europeiskt luftrum

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att Sverige bör driva på takten i genomförandet av ett gemensamt europeiskt luftrum. Utskottet hänvisar till att det pågår förhandlingar inom EU i syfte att revidera lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet och pekar på att Sverige, i samverkan med andra länder, ska fortsätta att vara ledande i effektiviseringarna av luftrummet.

Jämför reservation 10 (SD).

Motionen

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2022/23:1017 yrkande 21 att Sverige ska verka för ett gemensamt luftrum för civilflyget i Europa för att effektivisera flygresandet. Motionärerna anser att Sverige behöver prioritera detta viktiga samarbete för att flyget ska bli både snabbare och mer miljövänligt.

Bakgrund

Det gemensamma europeiska luftrummet

Flygtrafikledningen i Europa är i dag uppdelad i ett antal luftrum. EU har dock beslutat ett särskilt program för det gemensamma europeiska luftrummet

(Single European Sky, SES). SES syftar till att öka effektiviteten i flyglednings- och flygtrafiktjänsten genom att minska splittringen i det europeiska luftrummet. Genom optimering av flygledningen ska säkerheten och kapaciteten öka, men det ska även möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter. Arbetet inleddes i oktober 2001 med att kommissionen lämnade ett förordningsförslag om en ram för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum. Rådet och parlamentet godkände förslaget i mars 2004. Inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum innebär gemensamma unionsregler för utförandet av flygtrafikledning. Denna verksamhet är till stora delar monopol och användarna av luftrummet är bl.a. kommersiella flygföretag. Successivt har reglerna skärpts så att kraven på dem som tillhandahåller tjänster ökat i termer av prestationer inom fyra områden: kostnadseffektivitet, trafikkapacitet, trafiksäkerhet och minskad miljöbelastning. Den senaste ändringen i lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet trädde i kraft fullt ut 2012, med bl.a. obligatoriskt inrättande av funktionella luftrumsblock mellan medlemsstaterna. Sverige har ett gemensamt luftrumsblock med Danmark och det finns även samarbete mellan detta luftrumsblock och de angränsande luftrumsblock som samlar Estland, Finland, Lettland och Norge.

Kommissionen presenterade i juni 2013 en revidering av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet. Rådet beslutade om en allmän inriktning för förslaget i december 2014. Det har också behandlats av Europaparlamentet som antog en position i mars 2014. Med motivet att Förenade konungariket Storbritannien och Spanien inte kunnat enas om lagstiftningens tillämpning för Gibraltars flygplats har kommissionen försökt men inte lyckats driva arbetet vidare. Med tiden har motivet ändrats till att lagstiftningen behöver moderniseras ytterligare. Kommissionen presenterade därför i september 2020 ett modifierat förslag till reviderad lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet (COM(2020) 579), se nedan.

Flygtrafikledningstjänsten vid svenska trafikflygplatser

Flygtrafikledningen vid de svenska trafikflygplatserna utförs av Luftfartsverket, ACR Aviation Capacity Resources AB (ACR) och Gällivare flygplats. Därtill utförs flygtrafikledning av Luftfartsverket och Saab Digital Air Traffic Solutions AB från fjärrstyrda torn.

Luftfartsverket är en affärsverkskoncern och har som huvuduppgift att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket bedriver en stor del av verksamheten med ensamrätt på en reglerad marknad. Det gäller flygtrafiktjänsten i det övre luftrummet samt tjänster som utförs åt Försvarmakten och Swedavia AB. Luftfartsverket ska bl.a. inom och utom landet tillhandahålla flygtrafiktjänster och service- och konsulttjänster som är knutna till verksamheten.

ACR levererar för närvarande flygtrafiktjänster vid 17 flygplatser.

Kostnaderna för flygtrafikledning betalas huvudsakligen genom det nationella avgiftssystemet.

Den nationella flygstrategin

Den dåvarande regeringen beslutade i januari 2017 om en svensk flygstrategi (dnr N2017/00590/MRT) med syftet att bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I flygstrategin framhålls att Sverige ska fortsätta att vara ledande i effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder.

Pågående arbete

Kommissionen presenterade i september 2020 ett förslag till reviderad lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet (COM(2020) 579). Rådet antog en allmän inriktning i juni 2021 och Europaparlamentet antog sin position samma månad. Förhandlingar med syftet att nå en överenskommelse om ny lagstiftning med anledning av Kommissionens förslag till ny SES-förordning (COM(2020) 579) pågår sedan 2021 genom s.k. trepartssamtal mellan EP, rådet och kommissionen. Förhandlingarna fortgår även under det svenska ordförandeskapet våren 2023, men någon överenskommelse har ännu inte nåtts. Förhandlingarna kommer därmed att behöva fortsätta även efter det att Sveriges ordförandeskap avslutas och Spanien tar över.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens tillkännagivande

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

Mot bakgrund av riksdagens tillkännagivande pekar regeringen i skrivelse 2022/23:75, som överlämnades till riksdagen i mars 2023, på 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 redovisar att i en jämförelse med andra EU-stater uppnår Sverige i dag i hög grad målen som är överenskomna på EU-nivå (PRB Annual Monitoring Report and Recommendations 2018). Regeringen pekar vidare på att Sverige tillsammans med Danmark, som ett led i att uppfylla de europeiska målen, har inrättat ett geografiskt funktionellt

luftrumsblock och erbjuder i dag unikt integrerade och operationella undervägstjänster till luftrumsanvändarna. 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 Air-space). Regeringen hänvisar också till att EU-kommissionen i mars 2019, inför den s.k. tredje referensperiodens prestationer och avgiftssättning 2020–2024, fattade beslut om genomföranderegler och att Sverige i oktober samma år genom Transportstyrelsen lämnade förslag till en nationell prestationsplan till EU-kommissionen. Kommissionen fastställde inte prestationsplanen, utan beslutade i stället i oktober 2020 att särskilda regler ska gälla för prestationssystemen under 2020 och 2021 och fram till 2024 när den tredje referensperioden slutar. Detta gjordes till följd av den pågående covid-19-pandemin. Medlemsstaterna presenterade i november 2021 sina reviderade förslag till prestationsplaner utifrån de särskilda reglerna. Kommissionen fattade i april 2022 beslut om dessa och godkände då inte ett antal medlemsstaters planer, däribland Sveriges. Enligt regeringen hölls flera klarläggande samtal med kommissionen inför en revidering av Sveriges plan. Samråd med intressenterna inom flygtrafikledning om en reviderad plan genomfördes i juni 2022 och ett förslag till reviderad plan lämnades till kommissionen för godkännande efterföljande månad. I december 2022 godkände kommissionen den reviderade prestationsplanen. Regeringen anger att den mot denna bakgrund avser att under 2023 slutredovisa tillkännagivandet för riksdagen. Regeringen redovisar därmed att punkten inte är slutbehandlad.

Motionsyrkanden om ett gemensamt europeiskt luftrum

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om ett gemensamt europeiskt luftrum, senast våren 2021 i betänkande 2021/22:TU8 Luftfartsfrågor. Utskottet avstyrkte motionsförslaget och konstaterade bl.a. att kommissionens förslag till reviderad lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet (COM(2020) 579) behandlades inom EU-institutionerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att ett fullt genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet är en viktig åtgärd för att förbättra kapaciteten och effektiviteten i flygtrafiktjänsten och möjliggöra kortare och mer energi-effektiva rutter. Som framgår ovan pågår förhandlingar inom EU i syfte att revidera lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet. Utskottet noterar att någon överenskommelse ännu har inte nåtts och att förhandlingarna därmed kommer att behöva fortsätta även efter att Sveriges ordförandeskap har avslutats. Utskottet påminner samtidigt om vad som framhålls i den nationella flygstrategi som presenterades i januari 2017 om att Sverige ska fortsätta att vara ledande i effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder. Utskottet utgår från att Sverige kommer att fortsätta att medverka

aktivt i framtagandet av nya regler för det gemensamma europeiska luft- rummet och finner därmed inte anledning att ta något initiativ i denna fråga. Utskottet avstyrker därmed motion 2022/23:1017 (SD) yrkande 21.

Flygets klimatpåverkan

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 11 (SD), 12 (C) och 13 (MP).

Motionerna

Annie Lööf m.fl. (C) anser i partimotion 2022/23:2190 yrkande 88 att koldioxidutsläpp från inrikes flyg bör inkluderas i etappmålet för inrikes transporter till 2030. Motionärerna påminner om att kommissionen presenterade ett nytt förslag sommaren 2021 som ska säkerställa att systemet är förenligt med EU:s utsläppsminskningssmål till 2030,

Per Bolund m.fl. (MP) framhåller i partimotion 2022/23:2175 yrkande 35 behovet av att i Sverige och inom EU verka för att det kommersiella flyget ska sluta subventioneras och betala för sin egen kostnad och klimatpåverkan. För att inte överskrida det begränsade utsläppsutrymme som finns kvar för att klara Parisavtalet anser motionärerna att alla flygbolag ska betala fullt pris inom EU:s utsläppshandel.

Motionärerna framhåller vidare i yrkande 36 att utsläppen från svenskt flygande måste minska drastiskt. Enligt motionärerna släpper svenskarnas flygande ut omkring 10 miljoner koldioxidekvivalenter per år, vilket är lika mycket som bilresandet och betydligt mer än stålindustrin eller cementindustrin i Sverige.

I kommittémotion 2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 efterfrågas att miljösatningar som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningar av koldioxidläckage. Enligt motionärerna resulterar alltför betungande ekonomiska pålagor som läggs på svenska företag och flygindustri i att svensk produktion och industri flyttar till mindre nogräknade nationer med sämre reglerade miljömål, vilket resulterar i ökade utsläpp.

Ulrika Heie m.fl. (C) efterfrågar i kommittémotion 2022/23:853 yrkande 19 en hållbar omställning av flygsektorn. För att underlätta en grön

omställning av flyget krävs enligt motionärerna att staten tar sitt ansvar och bidrar till mer forskning. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 25.1 att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO och EU för att säkerställa genomförandet av och öka ambitionerna i internationella avtal som syftar till att flyget i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan

Catarina Deremar m.fl. (C) efterfrågar i kommittémotion 2022/23:1120 yrkande 5.2 ett ökat nordiskt samarbete om fossilfritt flyg. Motionärerna pekar på att flera av de nordiska länderna redan har höga ambitioner när det gäller fossilfritt resande och att detta bör tas till vara och utvecklas.

Bakgrund

Mål och initiativ som beslutats på internationell nivå för flygets klimatomställning

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

Hösten 2022 antogs under ICAO:s generalförsamling ett långsiktigt klimatmål för flyget i form av ett netto-noll-mål 2050 med tydliga referenser till Parisavtalets temperaturmål. Utsläppsminskningen till netto-noll innebär att koldioxidutsläppen ska avlägsnas och att den del av utsläppen som kvarstår ska minskas inom andra sektorer. Avsikten är att utsläppen ska nå netto-noll genom flera olika metoder, bl.a. utsläppssnål teknik och nya drivlinor för flygplan såsom biobränslen och el. Under generalförsamlingen beslutades också om justeringar av Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Corsia), dvs. det globala klimatstyrmedlet för internationell luftfart som blir obligatoriskt från 2027 men började tillämpas på frivillig basis 2021. För åren 2021–2023 används utsläppen 2019 som riktmärke i Corsia och överenskommelsen är att riktmärket fr.o.m. ingången av 2024 ska vara 85 procent av utsläppen 2019. De utsläpp som överskrider detta ska flygbolagen kompensera genom att finansiera i huvudsak utsläppsminskningssåtgärder inom andra sektorer. Europeiska unionens råd och Europaparlamentet tog i december 2022 beslutet om anmälan av kompensationskrav enligt Corsia.

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

I juni 2022 antog Rådet sin allmänna riktlinje om ett förslag som syftar till att skapa lika villkor för en hållbar lufttransportsektor (ReFuelEU Aviation). Syftet med förslaget är att öka efterfrågan och tillgången på hållbara flygbränslen, inklusive syntetiska flygbränslen, och motverka en situation som är skadlig för utvecklingen av hållbart flygbränsle, med låg tillgång och efterfrågan samt priser som fortfarande är långt högre än för fossila bränslen. Trepartsförhandlingar har pågått mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen om ReFuelEU Aviation, och Europaparlamentets och rådets förhandlare enades den 25 april 2023 om en preliminär överenskommelse om reglerna för ReFuelEU Aviation. I överenskommelsen anges att användningen av hållbara bränslen, såsom avancerade biobränslen eller vätgas ska öka inom luftfartssektorn. I överenskommelsen fastställs den minsta andel hållbara flygbränslen som ska finnas tillgängliga på EU:s flygplatser för att minska utsläppen och se till att EU blir klimatneutralt senast 2050. Överenskommelsen innebär att minst 2 procent av flygbränslena ska vara gröna fr.o.m. 2025 för att därefter ökas. Ökningen innebär att andelen ska uppgå till 6 procent 2030, 20 procent 2035, 34 procent 2040, 42 procent 2045 och 70 procent 2050. Dessutom måste en viss andel av bränslemixen bestå av syntetiska bränslen som e-fotogen. Ökningen innebär att andelen syntetiska bränslen ska uppgå till 1,2 procent 2030, 2 procent 2032, 5 procent 2035 för att därefter gradvis nå 35 procent till 2050. Den preliminära överenskommelsen måste i nästa steg godkännas av Coreper och parlamentets utskott för transport och turism, och därefter av rådet och parlamentet som helhet.

Europas system för handel med utsläppsrätter och ICAO

EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) är världens första större handelssystem för växthusgaser, och syftet är att på ett kostnadseffektivt sätt minska koldioxidutsläppen från fossila bränslen. Systemet bygger på EU-gemensamma regler som omfattar alla EU:s medlemsländer samt Norge, Island och Liechtenstein. Handelssystemet inleddes 2005 och sedan 2012 ingår även flygningar som utförs inom EU i utsläppshandelssystemet. EU ETS administreras i Sverige av Naturvårdsverket och Energimyndigheten. Systemets utformning innebär att verksamhetsutövare tilldelas utsläppsrätter efter ansökan och/eller köper utsläppsrätter på den internationella marknaden. Verksamhetsutövarna ska varje år redovisa sina utsläpp av koldioxid samt överlämna utsläppsrätter motsvarande de utsläpp av koldioxid från fossila bränslen som verksamheten orsakat.

I och med att ICAO enades om att införa ett globalt klimatstyrmedel för det internationella flyget, Corsia, beslutade EU 2017 att handelssystemet även fortsättningsvis enbart ska omfatta flygningar inom EEA. Corsia antogs slutligt i juni 2018 och gäller från den 1 januari 2021. ICAO kan bara reglera flygningar mellan olika länder och Corsia omfattar därför enbart internationellt flyg. Styrmedlet reglerar utsläppen av koldioxid, men omfattar inte de s.k. höghöjdseffekterna från flyget. I korthet innebär Corsia att det

internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på en viss utsläppsnivå. För att det ska kunna stabiliseras måste flygbolagen använda sig av godkända hållbara flygbränslen alternativt köpa godkända utsläppskrediter för de utsläpp som överstiger denna nivå, även kallad baslinjen.

Corsia är indelat i tre olika faser, där de två första; 2021–2023 och 2024–2026 är frivilliga för att därefter i den tredje 2027–2035 bli obligatorisk för de länder som omfattas. I januari 2023 uppgick antalet medverkande länder till 115.

Det klimatpolitiska ramverket

Riksdagen antog i juni 2017 ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige som består av tre pelare i form av nya klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Ramverket syftar till att skapa ordning och reda i klimatpolitiken och är baserat på en överenskommelse inom den parlamentariska Miljömålsberedningen.

Beslutet om det klimatpolitiska ramverket innefattar ett långsiktigt mål som innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från inrikes flyg ingår dock inte i målet eftersom inrikes flyg ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS). Förutom det övergripande 2045-målet finns tre svenska etappmål för de utsläpp som inte ingår i EU ETS, som ska ha uppnåtts till 2020, 2030 och 2040 samt ytterligare ett svenskt etappmål till 2030 för utsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes flyg (som ingår i EU ETS).

Klimatlagen (2017:720) trädde i kraft den 1 januari 2018 och innebär att det införts regler om att regeringens klimatpolitik ska utgå från klimatmålen och hur arbetet ska bedrivas. Regeringen ska därmed varje år presentera en klimatredovisning i budgetpropositionen och vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan som bl.a. ska redovisa hur klimatmålen ska uppnås. I lagen anges även vad en handlingsplan bör innehålla, bl.a. Sveriges åtaganden inom EU och internationellt, historiska utsläppsdata, planerade åtgärder för utsläppsminskningar och vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen. I den hittills framtagna klimathandlingsplanen riktar sig flera av de åtgärder som har föreslagits direkt till luftfarten.

Klimatpolitiska rådet består av åtta ledamöter med ett kansli till sitt förfogande. I enlighet med Klimatpolitiska rådets instruktion (SFS 2017:1268) har rådet i uppdrag att utvärdera hur regeringens samlade politik är förenlig med de klimatmål som riksdagen och regeringen har beslutat.

Den svenska flygstrategin

Den dåvarande regeringen beslutade i januari 2017 om en svensk flygstrategi (dnr N2017/00590/MRT) med en inriktning att bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I flygstrategin lyftes sju fokusområden och prioriteringar fram som viktiga för flyget på både

kort och lång sikt. Ett av dessa sju fokusområden är inriktat på att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska. I flygstrategin uttalas att flyget liksom övriga trafikslag ska bidra till målet om Sverige som ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att flyget ska bidra till att de nationella miljö- och klimatmålen nås. I flygstrategin framhålls även att Sverige ska vara pådrivande i EU och Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) för effektiva krav och styrmedel för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan. Det påtalas vidare att Energimyndigheten har tilldelats särskilda medel för samordning av en omställning av transportsektorn till fossilfrihet och att det som en del i detta ingår att ta fram en strategisk plan.

Fossilfritt Sverige och flygbranschens färdplan

Inför FN:s klimatmöte i Paris 2015 startades Fossilfritt Sverige som samlar aktörer i form av företag, kommuner, regioner och organisationer som ställer sig bakom deklARATIONEN om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Initiativet ska fortgå fram till den 31 december 2024 och drivs av ett kansli under ledning av en nationell samordnare. Arbetet utförs med inriktning på att öka takten i klimatomställningen, och ett viktigt mål är att bygga en stark industri och skapa fler jobb och exportmöjligheter genom att bli fossilfria.

Som en del i arbetet har Fossilfritt Sverige bjudit in olika branscher att ta fram färdplaner för hur respektive bransch ska bli fossilfri med stärkt konkurrenskraft som följd. Färdplanerna identifierar bl.a. hinder på vägen och innehåller förslag till beslutsfattare på hur arbetet för att nå målen kan underlättas från myndigheters och politiskt håll.

Under 2018 tog flygbranschen fram en färdplan för fossilfri konkurrenskraft om hur flyget kan bidra till regeringens mål om fossilfrihet till 2045. Enligt färdplanen är målet för 2030 att inrikesflyget ska vara fossilfritt, dvs. koldioxidutsläpp från flygtrafiken motsvarande inrikesflyget ska vara eliminerade. För 2045 är målet att in- och utrikesflyget ska vara fossilfritt, dvs. allt flyg som startar vid svenska flygplatser ska vara fossilfritt och därmed inte tankas med fossila bränslen. I färdplanen presenteras några av de centrala åtgärder som kommer att krävas både inom branschen, i övriga näringar och inom politiken för att målen ska kunna nås. I färdplanen för flyg identifieras tre huvudsakliga hinderområden där insatser behöver göras för att ett bränslebyte ska kunna ske. Enligt färdplanen handlar det om ekonomiska incitament och villkor, råvarutillgång, prioritering och konkurrens samt politisk vilja, samstämmighet och reglering. Gemensamt för dessa områden är enligt färdplanen att alla behövs för att en marknad för fossilfritt flygbränsle ska kunna skapas, växa och hjälpa Sverige att uppnå målen. För att genomföra färdplanen arbetar flygbranschen huvudsakligen med energieffektivisering av flygplan, i luftrum och på flygplatser, fossilfria flytande bränslen samt vätgas och elektrifiering.

Branschorganisationen Svenskt Flyg ansvarar för processen att följa upp färdplanen som också gett upphov till ett antal samarbetsprojekt, bl.a. innovationsklustret Fossilfritt Flyg 2045 som tagit fram rapporten Vägen till fossilfritt flyg 2045 som ger en mer detaljerad och breddad analys av agerande, hinder och behov samt hur målen i färdplanen ska nås. Under 2021 lämnades en första uppföljningsrapport om genomförandet av färdplanerna till regeringen. I samband med att företrädare för branschorganisationen Transportföretagen Flyg lämnade information om aktuella luftfartsfrågor vid trafikutskottets sammanträde den 18 april 2023 aviserades att de har för avsikt att överlämna en handlingsplan för ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt flyg till regeringen den 22 maj 2023.

Svenska regionala flygplatser och projektet Grön flygplats

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

Statens energimyndighet

Statens energimyndighet (Energimyndigheten) fick i april 2018 i uppdrag av den dåvarande regeringen att skapa ett program för att främja hållbara biobränslen för flyg (dnr N2018/02705/FÖF). I uppdraget ingick att inrätta ett innovationskluster som samlar hela värdekedjan och tar fram en gemensam behovsanalys för att klara omställningen till fossilfrihet inom flyget. Vidare ingick att Energimyndigheten 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 skulle Energimyndigheten under 2018–2020 utlysa medel för att stödja forskning och utveckling av hållbara biobränslen för flyg samt inrätta ett innovationskluster som samlar hela värdekedjan och tar fram en gemensam behovsanalys för att klara omställningen till fossilfrihet inom flyget. Innovationsklustret avslutades som projekt den 31 december 2020.

Som en del i målet om fossilfrihet till 2045 har Energimyndigheten i enlighet med regleringsbrevet för 2021 förlängt satsningen på att främja hållbara biobränslen för flyg (N2018/02705). Satsningen omfattar samtliga hållbara förnybara bränslen för flyg. Därutöver görs satsningar på forskning och utveckling av dels elflyg, dels vätgasdrift, inklusive tank- och laddinfrastruktur. För 2021 fick högst 50 miljoner kronor användas och för 2022

beräknades högst 50 miljoner kronor användas för uppdraget, varav minst 5 miljoner kronor årligen för den del av uppdraget som avser elflyg. Stöd lämnas till forsknings- och utvecklingsprojekt enligt artikel 25 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014. Vidare lämnas stöd till innovationskluster enligt artikel 27 i nämnda EU-förordning. De två typer av stöd som kan lämnas är investeringsstöd och stöd för driftskostnader. Till de aktörer som har kunnat söka medel för att bidra till målet om ett fossilfritt flyg 2045 hör bl.a. företag, offentlig sektor, universitet och högskolor samt institut. Enligt Energimyndighetens redovisning startade totalt 18 projekt under 2021 med sikte på fossilfritt flyg, och dessa projekt fick dela på sammanlagt 100 miljoner kronor från Energimyndigheten. Projekten kunde som längst pågå till den 31 december 2022. I Energimyndighetens årsredovisning för 2022 konstaterar myndigheten att forskningsprogrammet Transporteffektivt samhälle har följts upp under året och att resultaten visar att programmet har bidragit positivt till utvecklingen inom området inklusive ökad fossilfrihet och minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn. Energimyndigheten konstaterar vidare att en effektutvärdering som genomförts av myndighetens insatser inom biodrivmedelsområdet visar att satsningarna har stärkt den nationella kompetensen på forskarnivå och att forskningen är av god kvalitet. Energimyndigheten pekar även på att intresset för hållbart flygbränsle ökar och att det finns ett ökat intresse för kommersialisering av olika tekniker för produktion av biodrivmedel för såväl land som luft. Energimyndighetens uppdrag att främja hållbara biobränslen för flyg (dnr 18-6657) och uppdraget Fossilfritt flyg 2045 (dnr 20-025865) pågick fram till den 31 mars 2023.

Energimyndigheten ska i enlighet med myndighetens regleringsbrev för 2023 utreda och föreslå styrmedel för CCS (Carbon Capture and Storage) som kan bidra till att de klimatpolitiska målen nås. Arbetet ska ta sikte på alla utsläpp från el- och fjärrvärmesektorn samt från industri som annars kan förväntas kvarstå även på lång sikt, men ett särskilt fokus ska vara industrins kvarvarande processrelaterade utsläpp t.ex. cementproduktion och raffinaderier. I uppdraget ingår också att analysera de långsiktiga klimat-effekterna och potential att bidra till Sveriges klimatmål av att fånga in och använda koldioxid i exempelvis industriell produktion, s.k. CCU (Carbon Capture and Utilization) samt att föreslå styrmedel för att främja CCU. Eventuella styrmedel ska utformas i enlighet med det klimatpolitiska ramverket och vara förenliga med EU-rätten. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet) senast den 30 december 2023.

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

Trafikverkets förstudie om upphandlad trafik

Med anledning av ett regeringsuppdrag redovisade Trafikverket 2020 en förstudie om möjligheten att avtala om fossilfri flygtrafik under allmän trafikpakt (2020:255). Förstudien var inriktad på att belysa i vilken utsträckning den av staten upphandlade flygtrafiken kan bidra till målsättningen om att minska flygets klimatpåverkan med bibehållen tillgänglighet i hela landet och omfattade de flyglinjer som var upphandlade under 2020. I förstudien analyserades i vilken utsträckning användningen av bioflygbränsle samt elektrifiering av den upphandlade flygtrafiken kan bidra till att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip är noll senast 2045. När det gäller möjligheten att ställa miljökrav på upphandlad trafik gjorde Trafikverket bedömningen att det i dagsläget råder osäkerhet om EU-reglerna ger utrymme för att ställa krav på att trafiken bedrivs fossilfritt, såsom med bioflygbränsle eller elflyg. Trafikverket pekade därför på att det bör tas ställning till om Sverige ska driva ståndpunkten att EU ska öppna upp för klimatrelaterade krav i förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Trafikverket menade även att upphandlad flygtrafik i ett längre perspektiv skulle kunna bidra till målsättningarna om minskade utsläpp, om det vore möjligt att ställa krav på t.ex. additionell inblandning av bioflygbränslen eller användning av fossilfria flygplan som exempelvis elflygplan. Trafikverket bedömde även att de styrmedel som staten använder så långt som möjligt ska vara teknikneutrala. Detta gäller även miljökrav för upphandlad flygtrafik.

Trafikanalys rapport om transportsektorns klimatomställning

Med anledning av ett regeringsuppdrag presenterade Trafikanalys i september 2022 en promemoria med analyser och förslag till styrmedel för flyget som leder till transportsektorns klimatomställning (PM 2022:8). Trafikanalys genomförde uppdraget med bistånd från Trafikverket, Transportstyrelsen och Naturvårdsverket. I promemorian pekar Trafikanalys bl.a. på att flyget är mycket internationellt orienterat genom att betydande delar av flygmarknaden är reglerad via ICAO och EU. Dess internationella karaktär har enligt Trafikanalys också accentuerats genom att tillväxten inom flygtrafiken skett inom den internationella trafiken. Enligt Trafikanalys är det därför en fördel om även styrmedlen i stor utsträckning är internationella för att åstadkomma likartade spelregler för att möjliggöra konkurrens på lika villkor. Den internationella prägeln medför att risken för "läckage" är stor om nationella styrmedel införs. Trafikanalys pekar vidare på att det är angeläget att Sverige driver klimatfrågan och svenska intressen i förhandlingar om styrmedel för flyget inom både EU och ICAO. Arbetet inom EU är centralt eftersom nära 90 procent av alla flygningar till eller från Sverige går till, från eller via en flygplats inom EU eller EES. Trafikanalys anser att det är angeläget att bejaka kommissionens förslag inom Fit for 55 på luftfartsområdet, inte minst för-

slaget som gäller skärpningar av handelssystemet med utsläppsrätter. Trafikanalys konstaterar att det på global nivå är Corsia som är det viktigaste styrmedlet. Även om internationellt införda styrmedel är att föredra på flygområdet finns det enligt Trafikanalys också utrymme för att införa vissa styrmedel nationellt.

Med anledning av regeringsuppdraget presenterade Trafikanalys i september 2022 även rapporten Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning – redovisning av regeringsuppdraget att ta fram underlag inom transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen (rapport 2022:14). I rapporten lämnas ett förslag på styrmedel som kompletterar dagens styrning när det gäller hållbara förnybara drivmedel och energieffektiva flygplan. Enligt Trafikanalys är klimateffekterna av de föreslagna styrmedlen små i förhållande till de befintliga styrmedlen och förslagen inom Fit-for-55. När det gäller förslagen om nationella styrmedel inom hållbara förnybara drivmedel handlar de förslag som Trafikanalys lämnar sammanfattningsvis om att

- upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg
- upphandla hållbart flygbränsle för statens flygtransporter
- ställa krav på minskad klimatpåverkan vid upphandling av flygtrafik.

När det gäller förslagen om nationella styrmedel för att påskynda introduktionen av elflyg handlar de förslag som Trafikanalys lämnar sammanfattningsvis om att

- utreda ett investeringsstöd för framdragnings av el för elflyg
- utreda stöd till inköp av eller möjlighet att hyra fossilfria flygplanstyper.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagens beslut om reduktionsplikt för flygfotogen

Riksdagen beslutade i maj 2020 om en ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen (prop. 2020/21:135, bet. 2020/21:MJU20, rskr. 2020/21:303). Genom beslutet infördes en reduktionsplikt för flygfotogen genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen. Reduktionsplikten innebär en skyldighet för leverantörer av flygfotogen att blanda in biodrivmedel i fossil flygfotogen. Förslaget från regeringen innehåller också reduktionsnivåer för åren 2021–2030 samt en reduktionspliktsavgift och en förseningsavgift. De nya reglerna började gälla den 1 juli 2021.

Riksdagens beslut om differentierade start- och landningsavgifter

Riksdagen beslutade i juni 2021 om en ändring av lagen (2011:866) om flygplatsavgifter som innebär att regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl (prop. 2020/21:154, bet. 2020/21:TU14, rskr. 2020/21:334). Bemyndigandet gör det

möjligt att meddela föreskrifter om att det på vissa flygplatser ska vara obligatoriskt att ta hänsyn till miljö- och klimatstyrande effekter vid framtagandet av start- och landningsavgifter. Lagändringen trädde i kraft den 1 juli 2021. Regeringen beslutade den 20 juni 2021 om ändring av förordningen (2011:867) om flygplatsavgifter så att start- och landningsavgifter ska differentieras i förhållande till luftfartygs klimatpåverkan. Förordningen trädde i kraft den 1 augusti 2021 och bestämmelserna om differentierade flygplatsavgifter tillämpades första gången vid beslut om 2022 års avgifter.

Motionsyrkanden om flygets klimatpåverkan

Motionsyrkanden om flygets klimatpåverkan behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU8. Utskottet hänvisade bl.a. till vidtagna åtgärder och pågående insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att flyget behövs för ett exportberoende land som Sverige och att det samtidigt behövs klimatsmarta lösningar som bl.a. ökad inblandning av biodrivmedel och eldrivna flygplan för att minska utsläppen från luftfarten. Utskottet anser att det är viktigt att minska utsläppen från svenskt flyg samtidigt som utskottet konstaterar att de stora klimatutmaningarna för flyget är gränsöverskridande och att det därför även krävs att gemensamma internationella åtgärder vidtas. Utskottet vill peka på nödvändigheten i att driva på det arbete som sker internationellt för att minska luftfartens klimatpåverkan och ser därför positivt på det arbete som regeringen bedriver i bl.a. FN:s flygorganisation ICAO och EU. Som framgår av redovisningen ovan framhålls det i både den svenska flygstrategin och den strategiska plan som Energimyndigheten presenterat att Sverige bör vara pådrivande i ICAO, EU och andra internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå ska bli så effektiva och optimala som möjligt i syfte att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning.

Utskottet påminner om att EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) som inleddes redan 2005 är världens första större handelssystem för växthusgaser och har som syfte att på ett kostnadseffektivt sätt minska koldioxidutsläppen från fossila bränslen. Vidare konstaterar utskottet att det globala klimatstyrmedlet Corsia som införts för det internationella flyget innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på en viss utsläppsnivå och att flygbolagen för detta ändamål ska använda sig av godkända hållbara flygbränslen eller köpa godkända utsläppskrediter för de utsläpp som överstiger denna nivå. Utskottet ser positivt på detta och välkomnar i sammanhanget att regeringen framför tydliga uttalanden och ståndpunkter vid internationella sammankomster om behovet av en klimatomställning inom luftfarten. Utskottet ser även positivt på de initiativ som har

tagits inom EU för att främja flygets klimatomställning, bl.a. inom ramen för det s.k. Fit for 55-paketet och att det i april 2023 efter omfattande förhandlingar har kommit till stånd en överenskommelse om reglerna för ReFuelEU Aviation som innebär att användningen av hållbara bränslen ska öka inom luftfartssektorn.

Det är angeläget att de styrmedel som används för att främja fossilfrihet och minska luftfartens klimatpåverkan är effektiva. Utskottet ser därför positivt på de styrmedel som har införts i form av differentierade start- och landningsavgifter och reduktionsplikt för att Sverige ska kunna uppnå målet om att allt inrikesflyg ska vara fossilfritt 2030 och att alla flygtransporter från svenska flygplatser ska vara fossilfria 2045. Utskottet anser samtidigt att flygskatten är ett dåligt styrmedel eftersom det beskattar resande och inte utsläppen.

Utskottet välkomnar i detta sammanhang även flygbranschens viktiga arbete för fossilfri konkurrenskraft inom flyget som utförs utifrån den gemensamma färdplan som tagits fram. Utskottet vill också uppmärksamma den stora potential som finns när det gäller den fortsatta utvecklingen inom elflygsområdet. Utskottet ser i detta sammanhang positivt på de industriella möjligheter som finns i Sverige när det kommer till utveckling av elflyg och den betydelse som framväxten av en ny industrigren baserad på civil elflygsproduktion kan komma att få för att öka utbudet av jobb.

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

Mot bakgrund av vidtagna åtgärder och pågående insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan finner utskottet inte att det för närvarande finns skäl för riksdagen att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2022/23:853 (C) yrkandena 19 och 25.1, 2022/23:1017 (SD) yrkande 14, 2022/23:1120 (C) yrkande 5.2, 2022/23:2175 (MP) yrkandena 35 och 36 samt 2022/23:2190 (C) yrkande 88.

Insatser för att utveckla elflyget

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 14 (SD) och 15 (C).

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2022/23:1017 yrkande 18 på elflygets potential och att forskningen som gäller elflyg bör bevakas. Eldrift är enligt motionärerna både klimatsmart och billigare än konventionell teknik och flyget skulle kunna trafikera andra linjer än de som i dag är kommersiellt gångbara. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 19 behovet av ett utökat nordiskt samarbete för elflyg. Motionärerna pekar på att Sverige saknar ett politiskt mål för elflyg, vilket kan ställas i relation till Norge som har uttalat ett mål i den norska regeringsöverenskommelsen som innebär att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040. Motionärerna påtalar slutligen i yrkande 20 behovet av att beakta elflygets framtida behov av infrastruktur. Enligt motionärerna behöver det framtida behovet av infrastruktur bejakas för att Sverige ska vara ledande inom området.

Ulrika Heie m.fl. (C) anser i kommittémotionerna 2022/23:834 yrkande 32 och 2022/23:853 yrkande 23 att Sverige ska ta fram en nationell elflygsstrategi. Motionärerna pekar på att elflyget endast behandlades summariskt i den flygstrategi som antogs 2017.

Ulrika Heie m.fl. (C) anser vidare i kommittémotion 2022/23:853 yrkande 20 att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040 och bör avse att befrämja innovationer till detta mål som projektet Elektrisk lufttransport i Sverige (Elise). Enligt motionärerna behövs forskning om tekniska lösningar för att ställa om och effektivisera flygsektorn.

Sofia Amløh m.fl. (S) anser i motion 2022/23:1590 att behovet av en nationell strategi för elflyg bör ses över. Enligt motionärerna borde Skavsta flygplats kunna spela en viktig roll för elflyget eftersom läget söder om Stockholm möjliggör kortare flygresor mot kontinenten jämfört med Arlanda och Bromma.

Bakgrund

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

Trafikverket ansvarar för de satsningar på forskning och innovation som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 (N2018/03462). I Trafikverkets forsknings- och innovationsplan för åren 2021–2026 (publikationsnr 2021:004) ingår elflyg i några målområden.

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

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

Trafikverket konstaterar att det finns relativt få tekniskt inriktade projekt om elflyg och att det finns ett behov av att ge både små och stora aktörer en ökad möjlighet att driva utvecklingen gemensamt.

Trafikverket pekar även på att elektrifieringen av flygsektorn är ett globalt fenomen där många länder och enskilda bolag satsar på forskning och innovation. Bland annat ingår partnerskapet *Clean Aviation* i EU:s nya forsknings- och innovationsprogram *Horisont Europa*.

Utifrån analysen av pågående insatser föreslår Trafikverket följande åtgärder

- Överhörningen mellan myndigheterna bör stärkas, i första hand när det gäller finansiering av forskning och innovation på elflygsområdet, men även omvärldsbevakning, framtida behov och andra aktuella frågor. Utöver forskningsfinansierare bör även myndigheter från andra politikområden som berör införandet av elflyg medverka.

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

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

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

Energimyndighetens uppdrag om utformning av klimatpremier

Energimyndigheten har haft ett regeringsuppdrag att analysera och föreslå hur klimatpremierna kan utformas för att stimulera marknadsintroduktionen av elflygplan i syfte att snabba på omställningen av flygsektorn till fossilfrihet och därigenom nå målen i det klimatpolitiska ramverket (I2021/03314). Uppdraget redovisades i januari 2023 i rapporten Utformning av en klimatpremie för elflygplan (ER 2023:05). I rapporten pekar Energimyndigheten bl.a. på följande

- Elflygplan kan vara intressant på vissa flyglinjer i eller till och från Sverige och även inom flygfrakt, men de har begränsningar i räckvidd och passagerarkapacitet. Elflygplan bedöms främst bidra med en kombination av klimatnytta och samhällsnytta inom trafikflyg, dvs. kommersiell luftfart enligt tidtabell men till viss del även inom fraktflyg.

- Det begränsade antalet flygplansmodeller under utveckling med utslutande batterieldrift eller bränslecellselldrift talar för att även inkludera elhybridplan i en klimatpremie. I rapporten lyfts även vätgasflyg fram kortfattat, vilket skulle kunna vara aktuellt att inkludera i en klimatpremie på lite längre sikt. Kostnaderna för utveckling av vätgasflygplan bedöms vara omfattande, vilket i sin tur kan ge ett högt inköpspris, vilket förklarar behovet av ett investeringsstöd.
- Elflygplan kan vara aktuella för vissa av de flyglinjer som staten upphandlar enligt allmän trafikplikt. Det råder i dagsläget osäkerhet om EU-reglerna ger utrymme att ställa krav på att upphandlad flygtrafik bedrivs fossilfritt, såsom med hållbart flygbränsle, vätgasflyg eller elflyg. Sverige bör driva ståndpunkten inom EU att öppna upp för klimatrelaterade krav i upphandlingar.
- De främsta fördelarna med att använda en klimatpremie för elflygplan är att det minskar den ekonomiska risken i att investera i ett elflygplan, att elflygplan kan ersätta trafik med konventionella flygplan och åstadkomma minskade utsläpp och minskat buller, att stödet kan ge indirekta positiva effekter för viss svensk industri samt att premien kan påskynda teknikutvecklingen av elflygplan.

Sammanfattningsvis föreslår Energimyndigheten att klimatpremien, vid ett eventuellt införande, ska utformas som ett investeringsstöd för inköp eller finansiell leasing av elflygplan, helt eller delvis med eldrift från batterier eller bränsleceller. Beroende på utgången av revision av GBER kan stöd till leasetagare för operationell leasing möjligen också bli aktuellt. Stödnivån återstår att kvantifiera när mer kunskap finns om de aktuella flygplanens investeringskostnad men ett räkneexempel, baserat på antaganden med stor osäkerhet, visar att ett stödbelopp för ett 30-sitsigt elflygplan skulle kunna vara maximalt 32 miljoner kronor. Den övre gränsen för stödbelopp styrs av EU:s gruppundantagsförordning. Det förslås att klimatpremien introduceras 2026 utifrån en bedömning att enstaka modeller då kan finnas på marknaden.

Transportstyrelsens regeringsuppdrag om elflygplan

Transportstyrelsen ska i enlighet med sitt regleringsbrev för 2022 redovisa hur myndigheten, inom ramen för sina ansvarsområden, arbetar för att förbereda myndigheten inför att Sverige väntas bli tillverkarland för elflygplan. I Transportstyrelsens årsredovisning för 2022 påminner man om att det är EU-lagstiftning som reglerar certifiering, tillverkning, underhåll och operation av flygplan som används för kommersiell flygtrafik samt att det är Easa som ansvarar för att godkänna nya flygplan inom EU (TSG-2023-271). Godkännandet omfattar konstruktionsorganisationen för tillverkare samt granskning och certifiering av konstruktionen av luftfartyg. Medlemsländerna i EU ansvarar för att hantera godkännanden av de organisationer som tillverkar kompletta flygplan eller delar till flygplan som omfattas av EU-lagstiftning. Det framgår av Transportstyrelsens redovisning att ett företag i Sverige har

lämnat in en ansökan om tillstånd för tillverkningsorganisation till Transportstyrelsen som därefter har haft regelbunden kontakt med bolaget. Transportstyrelsen pekar på att regelbunden kontakt också sker med Easa som hanterar företagets ansökan om konstruktionsorganisation och typcertifiering av elflygplanet. Enligt Transportstyrelsen har de regelbundna kontakterna med både ansökande företag och Easa bidragit till att förbereda Transportstyrelsen inför att Sverige förväntas bli ett tillverkarland för elflygplan och myndigheten har fått god information om vilka behov och förväntningar som finns för att kunna hantera en tillverkningsorganisation inom elflyg. En del av det identifierade behovet är enligt Transportstyrelsen ett utökat resursbehov för att kunna bygga upp den nödvändiga kompetensen för att omhänderta en större tillverkningsorganisation.

Utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

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

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

I utredningen framhålls även betydelsen av att Swedavias flygplatser senast till 2030 ska tillhandahålla laddningsutrustning som möjliggör laddning av elflyg och infrastruktur som möjliggör tankning av fossilfritt flygbränsle, men också att det är önskvärt att även regionala och/eller kommunala flygplatser kan erbjuda samma service till de flygplan som i framtiden besöker dessa flygplatser.

Rise och NEA

Forskningsinstitutet och innovationspartnern Rise (Research Institutes of Sweden) medverkar i den nordiska satsningen NEA (The Nordic Network for Electric Aviation) som lanserades 2019 för att driva på utvecklingen av elflyg och skapa en plattform för att samla nordiska aktörer. Satsningen har finansierats av Nordic Innovation som är en organisation under Nordiska ministerrådet. Satsningen syftar till att skapa ett nordiskt nätverk som arbetar brett, med både infrastruktur, industrifrågor och nya affärsmodeller. Nätverket har organiserat olika workshoppar och evenemang och arbetar för att bygga kunskap och relationer i Norden. För att driva på framväxten av elflyg arbetar nätverket med inriktning på följande fokusområden

- nordisk standard för elflygets infrastruktur
- affärsmodeller för att koppla samman regioner
- utveckla teknologi för nordiskt klimat
- skapa europeiskt och globalt samarbete.

Rise har i maj 2022 även presenterat en rapport med en omvärldsanalys om elflyg för Trafikverket som ger en överblick över satsningar från forskningsfinansierare, pågående och avslutade forskningsprojekt samt framåtblickande forskningsagendor, strategier och färdplaner (Rise rapport 2022:74). Rapportens fokus ligger på EU samt nationella satsningar i Tyskland, Frankrike, Storbritannien och USA. I rapporten konstateras bl.a. att elektrifieringen av flyget blir en viktig del i en hållbar omställning och kommer på längre sikt sannolikt att vara en viktig del av inrikesflyget i Sverige. I rapporten framkommer att det finns tydliga skillnader mellan de länder och områden som har studerats när det gäller satsningar från forskningsfinansierare och hur de adresserar elflygsområdet. Utöver elflygssatsningar finns många satsningar på hållbar luftfart, där elflyg kan ses som en delmängd men där exempelvis hållbara flygbränslen, vätskeförbränning, hybridlösningar, samt andra operationella och ekonomiska åtgärder också är väsentliga inriktningar.

Pågående arbete

Trafikverkets forskning och innovation inom elflygsområdet

Regeringen framhöll i budgetpropositionen för 2023 att arbetet med att elektrifiera landets regionala flygplatser för att snabbt introducera elflyg ska intensifieras (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22, bet. 2022/23:TU1).

Av Trafikverkets regleringsbrev för 2023 framgår av villkoren för forskning och innovation under anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur att medel får användas för utgifter för forskning och innovation som följer av 2 § 7 förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Under 2023 får högst 70 miljoner kronor användas till forskning och innovation inom luftfartsområdet varav minst 15 miljoner kronor för en ny forsknings- och innovationssatsning för elflygsområdet. Beslut om

finansiering av forskning och innovation inom luftfartsområdet ska tas i samverkan med Luftfartsverket. Enligt återrapporteringskraven ska Trafikverket redovisa hur myndigheten har arbetat för att öka samverkan samt utbytet av information mellan Trafikverket och berörda aktörer när det gäller forskning och innovation som rör elflyg. I enlighet med regleringsbrevet har Trafikverket även i uppdrag att utreda och analysera om det enligt gällande regler finns förutsättningar för att ställa krav på elflyg i upphandling av flygtrafik för linjer med allmän trafikplikt. Om Trafikverket bedömer att det behövs ska myndigheten lämna förslag på åtgärder som kan bidra till en tidig introduktion av elflyg på linjerna. Trafikverket genomförde år 2020 en förstudie om möjligheten att upphandla fossilfria flyglinjer. Uppdraget om elflyg i upphandlad flygtrafik ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 31 maj 2024.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om insatser för att utveckla elflyget behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU8. Utskottet hänvisade bl.a. till de olika utredningar som initierats för att påskynda utvecklingen av elflyg och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att utvecklingen av elflyg har stor potential att vara en viktig del i att minska flygets klimatpåverkan och bidra till transportsektorns omställning. Utskottet vill i sammanhanget även peka på den framtida stora betydelse som Bromma flygplats kan förväntas komma att få när det gäller att fungera som nav för flygtrafik med elflygplan.

Utskottet vill vidare peka på att flyget behövs för ett såväl avlångt och glesbefolkat som exportberoende land som Sverige och att det behövs klimatsmarta lösningar som bl.a. eldrivna flygplan för att minska utsläppen från luftfarten. Utskottet ser därför positivt på att Trafikverket tillsammans med flera andra myndigheter nyligen har presenterat en rapport med analyser och förslag på hur det befintliga statliga stödet till forskning och innovation på elflygsområdet kan utvecklas, samordnas och organiseras för att påskynda införandet av elflyg i Sverige. Utskottet välkomnar även att flera uppdrag har getts till bl.a. Energimyndigheten och Transportstyrelsen med inriktning på att främja forskning och utveckling av elflyg och laddinfrastruktur. Utskottet noterar även att det i utredningen Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet, som för närvarande är ute på remiss, lämnas förslag om att en nationell plan för flygbränsle bör inkludera en handlingsplan för elflygets utveckling inom elektrifieringsstrategin.

Utskottet vill framhålla vikten av att skapa goda förutsättningar för att utveckla elflyget i Sverige och att man i sammanhanget samtidigt tillvaratar möjligheter till samverkan med våra nordiska grannländer och vår övriga

omvärld. Utskottet ser positivt på det arbete som har inletts i Sverige liksom i de nordiska grannländerna och de olika samarbeten som påbörjats. Utskottet anser att olika typer av nordiska samarbeten är mycket betydelsefulla och välkomnar därmed insatser för att gemensamt verka för en fortsatt nordisk utveckling inom elflygsområdet. Utskottet fortsätter att följa den pågående utvecklingen av elflyg inom Norden liksom övriga världen med stort intresse. Mot bakgrund av de insatser som har initierats för att påskynda utvecklingen och underlätta införandet av elflyg finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2022/23:834 (C) yrkande 32, 2022/23:853 (C) yrkandena 20 och 23, 2022/23:1017 (SD) yrkandena 18–20 och 2022/23:1590 (S).

Ökad säkerhet vid flygresor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika säkerhetsrelaterade frågor inom luftfarten. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande internationella regelverk för säkerhet inom luftfarten och myndigheternas arbete inom området. Utskottet ser även positivt på att Easa har påbörjat framtagandet av en strategi för att öka säkerheten vid flygning med fallskärmshoppare.

Jämför reservation 16 (SD).

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2022/23:1017 yrkande 5 vikten av en trygg och säker flygindustri. Motionärerna pekar på behovet av att genomföra säkerhetsarbete för att förebygga bl.a. kapningar, attentat och nya typer av ideologisk brottslighet. Motionärerna vill att säkerheten ska ökas och nya rutiner införas för att underlätta resandet både inom och utanför Europa.

Motionärerna påtalar vidare i yrkande 7 behovet av ökad säkerhet på direktlinjer. Enligt motionärerna behöver resandet förenklas och säkerheten ökas, bl.a. när det gäller direktlinjer från Arlanda flygplats och resor till USA men även till Storbritannien efter dess utträde ur EU.

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

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

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

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

Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD) anför i motion 2022/23:2231 att det bör utredas om det ska krävas en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare. Motionärerna pekar på vikten av att påtagligt öka säkerheten för kommande generationer fallskärmshoppare utan att samtidigt försvåra för klubbarna att bedriva sin verksamhet.

Bakgrund

Luftfartsskydd samt brott mot luftfartslagen och brottsbalken

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

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

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

I 13 kap. 4 § 10 luftfartslagen finns regler om att passagerare som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte åttlyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. I sådana fall där det brott som begås ska klassificeras som luftfartssabotage finns regler om detta i brottsbalken som innebär att påföljden kan bli upp till fyra års fängelse.

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

I den proposition som den dåvarande regeringen lämnade till riksdagen inför skärpningen av de nuvarande reglerna i luftfartslagen 2010 pekade regeringen bl.a. på att flygföretag, såväl nationellt som internationellt, har fått ökade problem med s.k. oreglerliga passagerare ombord på sina luftfartyg (prop. 2009/10:95). Den dåvarande regeringen pekade vidare på att begreppet oreglerliga passagerare innefattar en rad olika beteenden och att sådana passagerare i vissa fall kan utgöra en allvarlig fara för flygsäkerheten och luftfartsskyddet eftersom de genom sitt beteende kan dra till sig så mycket av kabinpersonalens uppmärksamhet att andra incidenter inte observeras eller kan hanteras på ett snabbt och bra sätt, vilket därigenom kan orsaka ett tillbud eller en olycka. Regeringen redovisade att samtliga remissinstanser som uttalat sig i saken var överens om att det behövdes en kraftfullare reaktion än den som stod till buds enligt den då gällande ordningen. Regeringen konstaterade vidare att problemen med oreglerliga passagerare inte är vanliga men att de lätt blir allvarliga när de inträffar och att enbart en bötespåföljd kan framstå som alltför lindrig i förhållande till brottets allvar.

Säkerhet på direktlinjer

Som en av tio flygplatser i världen valdes Stockholm Arlanda Airport 2015 ut av amerikanska myndigheter för att få möjlighet att införa amerikansk gränskontroll på svensk mark inför avresa. Den 4 november 2016 tecknade den dåvarande svenska regeringen och USA ett bilateralt avtal om införande av amerikansk gränskontroll på Stockholm Arlanda Airport. Swedavia under-tecknade i anslutning till detta en avsiktsförklaring med US Customs and Border Protection, CBP, om hur denna funktion ska hanteras på flygplatsen. Ett införande av amerikansk gränskontroll när det gäller direktlinjer från Arlanda har ännu inte skett.

Kommissionens årsrapport om genomförandet av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten

Kommissionen presenterade den 13 april 2023 sin årsrapport 2021 om genomförandet av förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (COM(2023) 186). Kommissionen ska i enlighet med förordningen överlämna en rapport till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna om hur förordningen tillämpats och hur den förbättrar luftfartsskyddet.

Förordningen syftar till att skydda personer och gods genom att förhindra olagliga handlingar riktade mot civila luftfartyg. I enlighet med förordningen ska medlemsstaterna regelbundet övervaka att flygplatser, lufttrafikföretag och andra verksamhetsutövare tillämpar de gemensamma grundläggande standarderna för luftfartsskydd och säkerställa att brister upptäcks och åtgärdas snabbt. Kommissionens roll är att övervaka att medlemsstaterna i EU/EES genomför de rättsliga kraven på ett effektivt sätt. Detta innebär att kommissionen ska utföra inspektioner och vid behov lämna rekommendationer om förbättring av luftfartsskyddet. Kommissionens tillsyn avser medlemsstaternas verksamhet när det gäller att inrätta, underhålla och tillämpa ett effektivt nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart och ett effektivt nationellt program för kvalitetskontroll för civil luftfart. Syftet med inspektionerna av de berörda myndigheterna är att kontrollera om medlemsstaterna har de verktyg som krävs – däribland nationella program för kvalitetskontroll, rättsliga befogenheter och tillräckliga resurser – för att kunna tillämpa EU:s lagstiftning om luftfartsskydd på ett tillfredsställande sätt.

I rapporten redovisar kommissionen att den under 2020 inledde en inventering och en strategisk diskussion om möjliga nästa steg för EU:s system för luftfartsskydd. Syftet med detta är att reflektera över en strategisk vision för luftfartsskyddets framtid. Arbetet försenades dock av covid-19-pandemin, men återupptogs 2021. Arbetet är särskilt inriktat på riskbaserad säkerhet, säkerhetskultur och en helhetssyn samt innovation och standarder för luftfartsskydd. Kommissionen har för avsikt att slutföra detta arbete med förslag om åtgärder och beslut i början av 2023.

Av rapporten framgår att den efterlevnadsgrad som konstaterats vid kommissionens inspektioner har legat stabilt runt 80 procent sedan 2010. Enligt kommissionen betyder denna relativt stabila nivå dock inte att medlemsstaterna inte har ökat sina ansträngningar, eftersom kraven på luftfartsskydd också har skärpts avsevärt över tid, och då i synnerhet på områden som rör fraktsäkerhet, kontroll av vätskor, aerosoler och geléer samt användningen av utrustning för att upptäcka spår av sprängämnen. Av rapporten framgår vidare att merparten av de medlemsstater som inspekterades 2021 anpassade sina nationella program för luftfartsskydd till EU:s lagstiftning, gav sina berörda myndigheter nödvändiga tillsynsbefogenheter för att övervaka och genomdriva samtliga krav i förordningen och dess genomförandeakter, säkerställde att ett tillräckligt antal revisorer fanns

tillgängliga för att utföra åtgärder för övervakning av efterlevnaden och genomförde större delen av kraven på utbildning i luftfartsskydd.

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

I rapporten uppmärksammar kommissionen även de problem som finns med olaglig användning av drönare som kan störa verksamheten vid flygplatser och utsätta luftfartyg och passagerare för fara. Kommissionen pekar på att Easa med stöd av kommissionen utfärdade en vägledning i mars 2021 för att hjälpa luftfartygsoperatörer och nationella myndigheter att hantera drönarincidenter på och runt flygplatser. Kommissionen påminner även om att den i april 2021 antog ett regelverk för det europeiska konceptet för obemannad trafikledning (U-Space), som kommer att göra det lättare för myndigheterna att skilja mellan samarbetsvilliga och icke-samarbetsvilliga drönare. Kommissionen stöder också innovativa projekt som Skyfall och Courageous för testning av system för neutralisering av obemannade luftfarkoster. Enligt kommissionen är ökad motståndskraft hos systemen och kapacitet för att motverka obemannade luftfarkoster också en integrerad del av den nya drönarstrategi som kommissionen antog i november 2022.

Regler för flygning med drönare

Den som flyger en drönare är skyldig att följa de lagar och föreskrifter som gäller för all luftfart. Det finns restriktionsområden i Sverige över t.ex. fångelser, kärnkraftverk, naturområden och militära områden. För att flyga inom dessa områden gäller särskilda villkor, och ofta kan ett särskilt tillstånd krävas. Många områden är också skyddsobjekt. Då gäller skyddslagen (2010:305) som bl.a. har ändrats så att drönare får förverkas. Frågor som rör skyddsobjekt regleras bl.a. inom ramen för skyddslagen, som behandlas av försvarsutskottet inom riksdagen.

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

Den 1 januari 2021 fick alla medlemsländer i EU nya regler för drönare. De nya reglerna gäller i hela EU och har tagits fram för att underlätta utvecklingen av drönare och samtidigt behålla den höga säkerheten i takt med att trafiken ökar. I likhet med tidigare finns ett antal grundregler som alltid gäller vid drönarflygning. Dessa innebär att det behövs särskilt tillstånd för att få flyga drönare utom synhåll och högre än 120 meter över marken, utom när det flyger

över ett hinder. Vidare är det inte tillåtet att flyga på ett sätt som utgör en risk för andra luftfartyg, människor, djur, miljö eller egendom.

De nya reglerna ligger relativt nära de tidigare reglerna, men drönare får olika indelning beroende på risknivå för flygningen. Vidare måste det vid all flygning med drönare finnas en ansvarig operatör, en s.k. drönaroperatör som ansvarar för att flygningen genomförs på ett säkert sätt och att fjärrpiloten som utför flygningen har rätt kompetens. Operatören ska registrera sig hos Transportstyrelsen och kan vara antingen en person eller ett företag. Vid registrering tilldelas operatören ett specifikt operatörsnummer, ett s.k. operatörs-id, och drönare som kräver operatörsregistrering ska alltid vara märkta och programmerade med operatörs-id när detta är möjligt. En operatör kan ansvara för flera fjärrpiloter.

Drönare i luftrummet vid flygplatser

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

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

Alkoholtester för piloter och besättningspersonal

Den europeiska flygsäkerhetsbyrån Easa har tagit fram ett antal rekommendationer för att förstärka flygsäkerheten. Enligt rekommendationerna ska medlemsstaterna utföra nationella alkoholtester baserat på slump eller riskbaserat, och Easa kommer att göra analyser av flygbolagen så att riskbaserad tillsyn kan utövas. Utöver bestämmelserna i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov beslutade regeringen i februari 2021 om genomförandet av nya EU-bestämmelser. Kommissionens förordning (EU) 965/2012 har ändrats genom förordning (EU) 2018/1052 på så sätt att krav införs på obligatoriska alkoholkontroller av flyg- och kabinbesättning i samband med s.k. rampinspektioner av luftfartyg. Bestämmelserna tar därmed sikte på flyg från andra länder eftersom det är sådana som omfattas av rampinspektioner.

För Sveriges del är det Polismyndigheten som utför kontroller med stöd av lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. Polismyndigheten har därför

pekats ut av regeringen som ansvarig myndighet för att utföra alkoholkontrollerna även i rampinspektionerna. Regeringen har även infört en bestämmelse om att Polismyndigheten ska lämna uppgifter om resultatet av alkoholkontrollerna vid rampinspektionerna till Transportstyrelsen.

Utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare

Sverige har inte egen rådighet över de krav som ställs på piloter när det gäller utbildning för att flyga fallskärmshoppare. Det måste i stället ske inom ramen för samarbetet med EU och Easa. Transportstyrelsen är den svenska myndighet som har tillsynsansvar för luftfarten.

Transportstyrelsen presenterade i januari 2021 en rapport om Transportstyrelsens säkerhetsöversikt för luftfart 2019. I rapporten redovisas att de som omkom och skadades allvarligt under 2019 uteslutande fanns inom fritidsverksamheten. Åtta fallskärmshoppare och deras pilot omkom i en olycka i Umeå i juli 2019. Transportstyrelsen redovisar att myndigheten med anledning av denna olycka har fokuserat särskilt på säkerhetsarbetet inom privatflyget vid flygning med fallskärmshoppare. I rapporten redovisas även att ett antal åtgärder har initierats i samverkan med Svenska Fallskärmsförbundet. I detta ingår bl.a. följande:

- Utbildningar för piloter och fallskärmshoppare har förstärkts i syfte att rikta in sig på orsakerna till olyckor och vikten av att följa etablerade procedurer.
- Svenska Fallskärmsförbundet har fått i uppdrag att ta fram en plan med tillhörande aktiviteter för att minimera risken för att liknande allvarliga olyckor ska kunna hända igen. Planen och aktiviteterna innehåller bl.a. förstärkt stöd till de piloter som flyger fallskärmshoppare.
- Utbildningsinsatser för piloter har påbörjats och kommer att fortgå framöver. Detsamma gäller utbildningar för att säkerställa att hopparna har tillräckliga kunskaper kring förflyttning i flygplanet under flygning.
- Flera möten har hållits med Svenska Fallskärmsförbundet och myndigheten upplever att samarbetet med förbundet är gott.
- Ett arbete med att uppdatera de nationella föreskrifterna för fallskärms-hoppning har initierats.
- Ett omfattande tillsynsprogram har initierats och pågår i dagsläget. Det handlar om att Transportstyrelsen genomför besök på varje lokal aktiv fallskärmsklubb för att säkerställa att de regler som finns för flygning av fallskärmshoppare efterföljs.
- Easa har påbörjat ett arbete för att ta fram en BIS (Best Intervention Strategi) för att öka säkerheten vid flygning med fallskärmshoppare. Syftet är att ta fram ett informationsunderlag (Safety Promotion) som berör olika moment i planering och genomförande av flygning med fallskärms-hoppare. Sverige deltar i arbetet och BIS:en ska spridas till alla EU-medlemsländer.

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

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

Svar på interpellation

Luftfartsskydd samt brott mot luftfartslagen

Den dåvarande infrastrukturministern besvarade den 16 december 2021 en interpellation (ip. 2021/22:119) om vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att öka säkerheten vid landets flygplatser. I svaret konstaterades bl.a. att det, utöver regelverk och åtgärder på själva flygplatserna, är viktigt att informationsflödet mellan berörda aktörer fungerar väl, så att förebyggande åtgärder kan vidtas när det finns offentlig information eller underrättelseinformation om att något kan inträffa. Vidare framhölls att det är mycket positivt att berörda myndigheter tillsammans med branschen fortsätter att diskutera vad som ytterligare kan göras både för att förebygga sabotage mot samhällsviktig infrastruktur och för att effektivt undanröja störningar när de väl har inträffat.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om alkoholkontroller behandlades senast i utskottets betänkande 2021/22:TU8. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena men framhöll samtidigt 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. I samma betänkande behandlade utskottet även motioner om luftfartsskydd och brott mot luftfartslagen. Utskottet avstyrkte dessa med hänvisning bl.a. till nuvarande tillsynsansvar och nivå på påföljder vid överträdelser. I betänkandet behandlades även en motion om utbildning av piloter som flyger fallskärms-hoppare. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning till bl.a. att Sverige inte har egen rådighet över de utbildningskrav som ställs på piloter och att detta i stället måste ske inom ramen för samarbetet med EU och Easa.

Motionsyrkanden om utökad möjlighet att använda kamera i tjänsten behandlades senast i justitieutskottets betänkande 2022/23:JuU12. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena. Riksdagen biföll trafikutskottets och justitieutskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av att Sverige bibehåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard. Utskottet vill även understryka betydelsen av fortsatta åtgärder för att utveckla flygsäkerheten och vikten av att Sverige fortsätter att vara pådrivande i flygsäkerhetsfrågor internationellt. Utskottet konstaterar att det internationella samarbetet inom ICAO, Easa och Eurocontrol och Sveriges deltagande i dessa organisationer över tid har bidragit till en gynnsam utveckling av flygsäkerheten bl.a. genom utvecklandet av gemensamma säkerhetsbestämmelser.

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

Utskottet ser vidare positivt på att Easa, med stöd av kommissionen i mars 2021, utfärdade en vägledning för att hjälpa luftfartygsoperatörer och nationella myndigheter att hantera drönarincidenter på och runt flygplatser. Utskottet ser även positivt på att kommissionen i april 2021 antog ett regelverk för det europeiska konceptet för obemannad trafikledning (U-Space), som kommer att göra det lättare för myndigheterna att skilja mellan samarbetsvilliga och icke-samarbetsvilliga drönare.

När det gäller luftfartsskyddet påminner utskottet om att det i Sverige är Transportstyrelsen som har till uppgift att utveckla och ansvara för Sveriges nationella säkerhetsprogram där samtliga styrande krav för luftfartsskyddet finns samlade. Transportstyrelsen ansvarar vidare för tillsynen över de verksamhetsutövare som omfattas av det nationella säkerhetsprogrammet, liksom för internationellt arbete och föreskriftsarbete. Utskottet noterar i sammanhanget att ett införande av amerikansk gränskontroll när det gäller direktlinjer från Arlanda tidigare inletts men ännu inte har genomförts. När det gäller skärpningar av luftfartslagen och brottsbalken vill utskottet peka på att nuvarande regler innebär att i de fall där det begås brott som ska klassificeras som luftfartssabotage kan dessa fall ge en påföljd på upp till fyra års fängelse.

Utskottet noterar vidare att motionsyrkanden om utökad möjlighet att använda kamera i tjänsten nyligen behandlades i justitieutskottets betänkande 2022/23:JuU12 och att motionsyrkandena då avstyrktes.

Vad gäller motionsförslaget om stärkta nykterhetskontroller vill utskottet betona att det är helt oacceptabelt att piloter och besättning dricker alkohol i samband med en flygning. Utskottet konstaterar samtidigt att den största delen av luftfartssäkerheten regleras genom EU-rätten och att det därtill kommer rekommendationer från ICAO. Att införa nationella krav måste enligt utskottets mening vägas mot det lämpliga i att inom EU säkerställa en harmoniserad lagstiftning. Utskottet utgår från att regeringen driver frågor om flygsäkerhet och säkerställandet av att piloter och besättningspersonal inte är

onyktra i samband med flygning samt att Sverige även inom ICAO är pådrivande för en ständigt förbättrad flygsäkerhet.

I frågan om utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare kan utskottet konstatera att Sverige inte har egen rådgivning över de utbildningskrav som ställs på piloter och att detta i stället måste ske inom ramen för samarbetet med EU och Easa. Utskottet ser därför positivt på att Easa har påbörjat ett arbete för att ta fram en s.k. BIS (Best Intervention Strategi) för att öka säkerheten vid flygning med fallskärmshoppare. Utskottet välkomnar även det omfattande tillsynsprogram som Transportstyrelsen har initierat och som bl.a. innebär att man besöker alla aktiva fallskärmsklubbar för att säkerställa att de regler som finns för flygning av fallskärmshoppare följs. Utskottet vill även framhålla att det är angeläget att det gemensamma arbetet fortgår för att därigenom minska riskerna för att nya olyckor ska inträffa.

Utskottet finner avslutningsvis inte anledning att ta några initiativ med anledning av motionerna 2022/23:1017 (SD) yrkandena 5, 7–11 och 13 samt 2022/23:2231 (SD) och dessa avstyrks därmed.

Vissa flygplatsrelaterade frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om olika flygplatsrelaterade frågor. Utskottet hänvisar bl.a. till att det är upp till Swedavia som ägare till de nationella flygplatserna att besluta i namnfrågor. När det gäller frågan om arbetsuniformer vid statliga flygplatser hänvisar utskottet till gällande regler om arbetskläder.

Jämför reservation 17 (SD).

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2022/23:1017 yrkande 6 att arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap. Motionärerna anser att uniformer på arbetande personal på statliga flygplatser ska utformas neutralt med betoning på säkerhet, öppenhet och igenkännbarhet gentemot kollegor och resenärer.

Robert Hannah (L) föreslår i motion 2022/23:726 att Göteborg-Landvetter flygplats bör döpas om till Landvetter Torgny Segerstedt flygplats (Airport). Enligt motionären skulle ett namnbyte till Landvetter Torgny Segerstedt flygplats bli en tydlig internationell symbol för en välkomnande stad som står öppen för världen och som kämpar mot alla former av förtryck.

Bakgrund

Arbetsuniformer

I Sverige finns det inte några allmänna regler om arbetstagares arbetskläder i lag utöver att det finns viss skyldighet att bära skyddsutrustning enligt 2 kap. 7 § arbetsmiljölagen (1977:1160) och att det inom vissa offentliga tjänster finns skyldighet att bära uniform.

Swedavia har tagit fram en anvisning för användande av uniformer som riktar sig till alla som använder uniform i tjänsten. I anvisningen anges bl.a. att de som arbetar för Swedavia alltid ska möta kunderna på ett professionellt vis samt vara engagerade och välkomnande, och att uniformen ingår som en del i bemötandet. I anvisningen anges vidare att Swedavias namnskylt alltid ska bäras väl synlig vid användning av uniformen och att inga andra broscher eller pins ska bäras på uniformen med undantag för eventuella kampanjpins från Swedavia.

Byte av namn på flygplatser

Internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn. Stockholm Arlanda Flygplats har varit det officiella namnet sedan den 1 april 1962, när kung Gustaf VI Adolf officiellt invigde flygplatsen. Våren 2004 fastställde dåvarande LfV:s koncernledning att det officiella namnet ska vara Stockholm Arlanda Airport.

I egenskap av ägare till de statliga flygplatserna ska Swedavia AB göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till bolagets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. En flygplats är ofta ett starkt varumärke kopplat till destinationen, och ett byte av ett känt och inarbetat varumärke måste vara väl genomtänkt och affärsmässigt. Swedavia har vidare påtalat att flygresenärer inte reser till en flygplats utan till en destination. Människor har generellt en begränsad geografisk kunskap som sträcker sig till att eventuellt känna till världens länder och huvudstäder och andra viktiga städer. Sverige och Stockholm ligger ur ett globalt perspektiv i periferin. Namnet på en flygplats bör beskriva var flygplatsen ligger både för människor i andra länder (Stockholm/Göteborg) och för svenskar (Arlanda/Landvetter) och vad det är för verksamhet och funktion, både i Sverige och utomlands (Airport). Risken finns att Stockholm och Göteborg inte är tillräckligt internationellt välkända för att de flygplatserna ska klara av att bära ett personnamn och ändå vara välkända som destinationernas flygplatser. Swedavia har även lyft fram kostnadsaspekter på namnbyten och pekat på att det skulle innebära omfattande kostnader att byta ut namnet i bl.a. it-system, skyltar och material för marknadsföring och att sådana kostnader även skulle drabba utomstående parter som bl.a. lokaltrafiken, SJ och Trafikverket. Det skulle också krävas omfattande resurser för att marknadsföra ett nytt namn.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast motionsyrkanden om arbetsuniformer och byte av namn på flygplatser i betänkande 2021/22:TU8 Luftfartsfrågor. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

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

När det gäller förslaget om ett byte av namn på Göteborg-Landvetter flygplats konstaterar utskottet att internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn. Därmed tillgodoser det nuvarande namnet Göteborg-Landvetter flygplats den angivna luftfartsstandarden i denna del. Utskottet vill även peka på att Swedavia i egenskap av ägare till de statliga flygplatserna ska göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till bolagets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. Utskottet noterar att det skulle krävas omfattande resurser att marknadsföra ett nytt namn. Ett namnbyte riskerar därmed att innebära ökade avgifter och att Swedavia förlorar det kapitalvärde som har byggts upp i varumärket Göteborg-Landvetter flygplats under många år.

Mot denna bakgrund finner utskottet inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionerna 2022/23:726 (L) och 2022/23:1017 (SD) yrkande 6 som därmed avstyrks.

Drönare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att utreda hur användningen av drönare kan underlättas. Utskottet hänvisar till att frågan nyligen har varit föremål för utredning och påminner om att EU-kommissionen just har presenterat en drönarstrategi. Utskottet framhåller även att det finns många användningsområden där drönare kan göra nytta på olika sätt och att det finns en stor potential för fortsatt utveckling.

Jämför reservation 18 (SD).

Motionen

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2022/23:1017 yrkande 12 behovet av att utreda hur användning av drönare kan underlättas. Enligt motionärerna kan kostnaderna minska för leveranser till svåråtkomliga

platser om drönare används, och de kan också med fördel användas för gränsbevakning och för att upptäcka skogsbränder.

Bakgrund

Den vanligaste benämningen i dag på obemannade luftfartyg som kan flyga av sig själva eller fjärrstyras av en förare på en annan plats är 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. Många områden är också skyddsobjekt. Då gäller skyddslagen (2010:305) som bl.a. har ändrats så att drönare får förverkas. Frågor som rör skyddsobjekt regleras bl.a. inom ramen för skyddslagen, som behandlas av försvarsutskottet inom riksdagen.

Flygning i kontrollerat lufrum får bara ske efter särskilt tillstånd av, och på de villkor som lämnas från berörd flygkontrollenhet för det aktuella luft- rummet. För flygning i en trafikinformationszon eller ett trafikinformations- område ska piloten upprätthålla dubbelriktad radioförbindelse eller mot- svarande efter överenskommelse med flygtrafikledningen. Flygning i trafik- zonen får endast ske efter samråd med berörd flygplats.

Verksamheter som räddningstjänst och liknande som sker i statens intresse kan använda drönare. EU:s grundförordning (2019/1139) omfattar inte räddningstjänsten, och det gör därför inte heller de europeiska bestämmelserna för drönare. En verksamhet som inte omfattas av EU:s operativa regler ska ha fått tillstånd av Transportstyrelsen innan den påbörjas. Vid ansökan om tillstånd för verksamhet med drönare som inte omfattas av förordning (EU) 2018/1139 ska den sökande skicka in viss information. Enligt de svenska reglerna är polisens verksamhet inte förbjuden i närheten av en pågående räddningsinsats. Bakgrunden till detta är att polisen kan vara under utryckning och därmed inte kan invänta tillstånd från en räddningsledare innan man flyger drönare vid en räddningsplats.

Pågående arbete

EU:s drönarstrategi 2.0

Kommissionen presenterade den 29 november 2022 meddelandet En drönar- strategi 2.0 för ett smart och hållbart ekosystem för obemannade luftfartyg i Europa (COM (2022) 652). Utarbetandet av drönarstrategin aviserades redan i kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet (COM(2020) 789 final) med syftet att fastställa möjliga sätt att fortsätta styra utvecklingen av denna teknik samt av dess rättsliga och kommersiella miljö. I meddelandet anges 19 s.k. flaggskeppsåtgärder inom tio områden för att förverkliga kommissionens vision för drönarsektorn i EU fram till år 2030. Meddelandet förväntas inte behandlas i rådet utöver en redan genomförd presentation i

rådsarbetsgruppen för luftfart den 12 januari 2023 när kommissionen presenterade meddelandet för medlemsstaterna.

I meddelandet konstaterar kommissionen bl.a. att de åtgärder som tillkännagavs i 2015 års luftfartsstrategi En luftfartsstrategi för Europa (COM(2015) 598) till stor del har slutförts och att det är dags för en uppdaterad EU-politik om drönare som bygger på de resultat som hittills uppnåtts och tar hänsyn till nya politiska prioriteringar och nya utmaningar samt den senaste tekniska, regleringsmässiga och kommersiella utvecklingen.

I strategin fastställs kommissionens vision för drönarsektorn i EU som bl.a. anger att senast 2030 kommer drönare, och det ekosystem de behöver, att vara en accepterad del av EU-medborgares liv. Vidare anges bl.a. hur drönartjänster kommer att användas, inkl. för passagerartransporter och att EU:s drönarindustri senast 2030 kommer att vara livskraftig och tillgänglig för medborgare och företag, med ett aktivt deltagande av olika aktörer, inkl. små och medelstora företag. Strategin innefattar två huvudmål där det första handlar om att bygga upp en EU-marknad för drönartjänster och det andra om att stärka kapaciteten hos och synergierna mellan den civila industrin och säkerhets- och försvarsindustrin i EU.

Det gemensamma europeiska regelverket för U-space

Den 22 april 2021 beslutade EU om ett nytt gemensamt europeiskt regelverk för U-space, förordning (EU) 2021/664. Bakgrunden till U-space är att marknaden för drönare förväntas öka dramatiskt under de kommande åren eftersom allt fler företag kommer att välja att använda tekniken i sin verksamhet. Drönare har många användningsområden t.ex. för automatisk övervakning av kraftledningar och annan kritisk infrastruktur, inspektioner i stadsmiljö samt leverans av hjärtstartare och andra medicinska artiklar. Det senaste året har också utprovningar skett med drönare som levererar matvaror och andra logistiklösningar inom exempelvis detaljhandeln. I framtiden kommer även drönare att transportera människor till och från urbana miljöer. Detta innebär att det redan belastade luftrummet och flygtrafikledningssystemet står inför en stor utmaning och omställning och det behövs därför nya regler för att möta den digitala utvecklingen.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen fick i juli 2018 i uppdrag att ta fram ett underlag om obemannade luftfartyg, s.k. drönare. Transportstyrelsen presenterade i juni 2019 en slutrapport som innehöll en fakta- och nulägesbeskrivning av användningen av drönare i Sverige samt en analys av utvecklingsområden för att möjliggöra en fortsatt utveckling och användning av drönare. Det framgår av Transportstyrelsens rapport att det pågår ett omfattande arbete ute i landet där bl.a. räddningstjänster använder sig av drönare, liksom kommuner, lantmäteriet och polisen.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen pågår för närvarande olika typer av projekt som t.ex. innebär att drönare används som en plattform och bär olika sensorer eller last. Bland de pågående projekt där drönare används som plattform kan nämnas drönare som flyger hjärtstartare i Göteborg. Det förekommer även projekt med en drönarplattform för olika sensorer som t.ex. kan detektera svavel från luftfartyg eller upptäcka oljeutsläpp. Ett annat projektområde som kan nämnas där drönare används som plattform är ett företag som monterat en s.k. lidar för att mäta topografi och räkna ut virkesvolymer. Det finns även andra intressanta exempel på system som är under utveckling där drönare används. Här kan nämnas projekt som använder drönare som vid larm åker ut redan innan t.ex. Sjöräddningssällskapet har kommit iväg för att inleda en insats. Ett annat exempel på system som är under utveckling och där drönare används är genomförande av kraftledningsinspektioner utom synhåll.

Luftfartsverkets uppdrag om drönare

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

I regleringsbrevet för 2022 fick LFV i uppdrag av regeringen att inom ramen för sitt uppdrag etablera system och tjänster för obemannad luftfart, UTM (Unmanned Aircraft System Traffic Management) på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt och enligt regelverket för U-space där det är tillämpligt. Arbetet ska genomföras i enlighet med nationella och europeiska regelverk, i syfte att säkerställa luftrumskapaciteten för en strukturerad och säker utveckling av drönartrafik i det undre luftrummet. Av den delrapportering som LFV presenterade den 11 april 2022 framgår att LFV, tillsammans med Swedavia och Polismyndigheten, gjort en gemensam ansökan av EU-medel via Connecting Europe Facility (CEF) för att hantera den obemannade luftfarten. I samarbetet mellan LFV, Swedavia och Polismyndigheten har LFV huvudansvar för UTM-tjänsterna. Vidare ansvarar Swedavia tillsammans med LFV för förberedelser och anpassning av infrastruktur och luftrum för att möjliggöra obemannad luftfart i större skala i anslutning till traditionella flygplatser. Vidare adresserar Polismyndigheten och Swedavia system för drönardetektering, för integrering med det UTM-system som LFV tillhandahåller. Uppdraget ska slutredovisas till regeringen senast den 15 juni 2023.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har senast våren 2022 behandlat ett motionsförslag om att underlätta användning av drönare, senast i betänkande 2021/22:TU8 Luftfartsfrågor. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att det finns många användningsområden där drönare kan göra nytta på olika sätt och att det finns en stor potential för fortsatt utveckling. När det gäller frågan om att utreda hur användningen av drönare kan förenklas och underlättas påminner utskottet om att Transportstyrelsen redovisade en slutrapport 2019 med en fakta- och nulägesbeskrivning av användningen av drönare i Sverige och en analys av utvecklingsområden för att möjliggöra en fortsatt utveckling och användning av drönare. Till detta kommer att det pågår olika projekt som syftar till att utveckla ytterligare användningsområden där drönare kan underlätta bl.a. olika typer av samhällsinsatser. Utskottet påminner även om det arbete som pågår inom EU och att man nyligen presenterat en drönarstrategi för ett smart och hållbart ekosystem för obemannade luftfartyg i Europa. Utskottet behandlar detta i ett särskilt granskningsutlåtande (utl. 2022/23:TU16). Utskottet välkomnar slutligen de åtgärder som vidtas inom flera olika myndigheter med syftet att underlätta och ta till vara möjligheterna att använda drönare i ökad utsträckning. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2022/23:1017 (SD) yrkande 12.

Hinderbelysning vid vindkraftverk

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att införa behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk. Utskottet hänvisar till att Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen för närvarande analyserar förutsättningarna för att ändra den svenska kravbilderna för markering av objekt som kan utgöra en fara för luftfarten och att detta uppdrag ska redovisas under 2023.

Jämför reservation 19 (C, MP).

Motionerna

Annie Lööf m.fl. (C) påtalar i partimotion 2022/23:2190 yrkande 140 att bättre behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk bör införas, om det finns lokala förutsättningar. Motionärerna anser att det måste finnas en större flexibilitet bland berörda myndigheter och att det ska vara enklare att ställa

krav på teknik för att åtgärda problem eller begränsningar med de förnybara energislagen genom s.k. villkorade tillstånd.

Magnus Berntsson (KD) vill i motion 2022/23:623 förorda behovsstyrd hinderbelysning vid etablering av havsbaserad vindkraft. Natur- och kulturvärdena av en obruten horisont får enligt motionären inte underskattas och behovsstyrd belysning kan därför öka lokalsamhällets acceptans för havsbaserad vindkraft.

Gällande rätt

Chicagokonventionen (Doc 7300/9) utgör grunden till det internationella samarbete som drivs av ICAO. Den internationella regleringen i fråga om hinderbelysning återfinns i ICAO:s Annex 14. Enligt reglerna ska ett vindkraftverk markeras och/eller förses med ljus om det klassas som ett hinder för luftfarten, och respektive medlemsstat får avgöra om det behövs någon ytterligare markering. Det saknas harmoniserad lagstiftning inom EU för markering av hinder som ligger utanför en flygplats hinderbegränsande ytor.

Den 4 december 2020 beslutade Transportstyrelsen med stöd av luftfartsförordningens (2010:770) regler i 6 kap. om flyghinder m.m. och 12 kap. om bemyndiganden om föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten och om flyghinderanmälan (TSFS 2020:88). Dessa föreskrifter ersatte de tidigare föreskrifterna (TSFS 2010:155) och ska tillämpas vid markering av föremål som har en höjd av 45 meter eller högre över mark- eller vattenytan och som ligger utanför en flygplats fastställda hinderbegränsande ytor. I föreskrifterna finns bl.a. regler om markering av vindkraftverk och särskilda bestämmelser för vindkraftverksparkar och placering av ljus. I bilagorna till föreskrifterna anges även metod för markeringar av vindkraftverk.

Pågående arbete

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen fick i regleringsbrevet för 2021 i uppdrag att redogöra för hur myndighetens föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten och om flyghinderanmälan förhåller sig till de internationella standarder och rekommendationer som anges i Chicagokonventionens Annex 14 Aerodromes i fråga om möjligheten att bevilja undantag från reglerna och medge behovsstyrd hinderbelysning för vindkraftverk. I uppdraget ingick även att redovisa en jämförelse mellan det svenska regelverket och andra relevanta europeiska länders nationella regelverk om behovsstyrd hinderbelysning.

Mot denna bakgrund redovisade Transportstyrelsen den 6 december 2021 rapporten Behovsstyrd hinderbelysning för vindkraftverk – en jämförelse mellan nationella och internationella krav (TSL 2021-5732) till det dåvarande Infrastrukturdepartementet. Utifrån den jämförelse som Transportstyrelsen

gjort mellan åtta europeiska länder konstaterar man i rapporten att det finns stora skillnader mellan länderna i fråga om krav på markering av vindkraftverk. När det gäller hantering och tillämpning av behovsstyrda system för hinderbelysning konstaterar man att även detta ser olika ut i de olika länderna. Transportstyrelsen pekar på att en betydande skillnad mellan Sverige och övriga länder är användandet av det nationella luftrummet och hur militären opererar tillsammans med den civila trafiken. Det sätt som den svenska Försvarsmakten opererar på är unikt och förekommer inte i något annat land i Europa. Enligt Transportstyrelsen är det därför näst intill omöjligt att säga att upplägg för behovsstyrd hinderbelysning som fungerar i ett annat land automatiskt även fungerar i Sverige. Om behovsstyrda system för hinderbelysning ska kunna tillämpas i Sverige krävs enligt Transportstyrelsen stora ingrepp i den nationella modellen för samexistens i det svenska luftrummet. Transportstyrelsen har efter redovisningen av regeringsuppdraget påbörjat en analys som ska visa om det finns förutsättningar att förändra den svenska kravbilderna för markering av objekt som kan utgöra en fara för luftfarten. Transportstyrelsen målsättning är att analysarbetet ska vara klart under andra kvartalet 2023.

Försvarsmakten

Försvarsmakten fick i regleringsbrevet för 2020 i uppdrag att analysera jämförbara länders och grannländers erfarenheter av fungerande samexistens mellan försvarsmakt och kraftigt utbyggd vindkraft inom samma geografiska område samt att återkomma med förslag på hur det svenska systemet kan förbättras i det avseendet. Försvarsmakten presenterade i oktober 2022 en promemoria med en slutlig redovisning av uppdraget (FM2022-14512:1). Av promemorian framgår att FOI under 2020–2022 tog fram ett kunskapsunderlag om samexistens mellan försvarsintressen och vindkraft där flera statliga myndigheter, länsstyrelsen och privata aktörer deltog. I promemorian pekar Försvarsmakten på Transportstyrelsens uppdrag om behovsstyrd hinderbelysning för vindkraftverk och att Transportstyrelsen i sitt uppdrag samverkade med Försvarsmakten, se vidare föregående avsnitt. Försvarsmakten konstaterar i sin promemoria att Försvarsmaktens ställningstagande i juni 2021 var att fortsätta att avstyrka behovsstyrd hinderbelysning och att denna bedömning inte har förändrats sedan dess (dnr. FM2021-15034:3, FM2022-14512:1).

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat ett motionsyrkande om behovsstyrd hinderbelysning i betänkande 2021/22:TU8 Luftfartsfrågor. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning till att Transportstyrelsen har utfärdat föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten samt att Transportstyrelsen nyligen har sett över dessa regler och

gjort den samlade bedömningen att ha kvar nuvarande krav. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

När det gäller regler om hinderbelysning för vindkraftverk påminner utskottet om att Transportstyrelsen har utfärdat föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten. Utskottet välkomnar även att Transportstyrelsen efter redovisningen av ett regeringsuppdrag har påbörjat en analys av förutsättningarna för att ändra den svenska kravbilderna för markering av objekt som kan utgöra en fara för luftfarten. Utskottet noterar att Transportstyrelsen planerar att slutföra analysarbetet under andra kvartalet 2023 och ser fram emot att ta del av resultatet. Därmed finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker motionerna 2022/23:623 (KD) och 2022/23:2190 (C) yrkande 140.

En departementssamverkande flygstyrelse

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att överväga en departementssamverkande flygstyrelse som kan främja den svenska innovativa flygindustrin. Utskottet hänvisar till de insatser som sedan flera år genomförs av Vinnova och de satsningar som bl.a. görs genom det nationella flygtekniska forskningsprogrammet (NFFP). Utskottet framhåller även vikten av att den svenska innovativa flygindustrin ska fortsätta att befinna sig långt fram när det gäller att medverka i internationella forskningsprojekt.

Motionen

Ann-Sofie Alm (M) påtalar i motion 2022/23:1101 att en departementssamverkande flygstyrelse bör övervägas. Motionären pekar på att en nationell flygstyrelse likt rymdstyrelsen skulle fylla sin funktion genom att den svenska innovativa flygindustrin skulle fortsätta ha sin självklara plats i främsta ledet i internationella forskningsprojekt, vilket är en viktig del i att locka innovationskraft och internationell spetskompetens till Sverige.

Bakgrund

Svar på skriftlig fråga

Den dåvarande näringsministern besvarade i juni 2020 en skriftlig fråga (fr. 2019/20:1552) om avsikten att instifta en nationell flygstyrelse över

departementsgränserna i syfte att utveckla forskningen, stärka tillväxten och återstarta vår högteknologiska och viktiga svenska flygindustri.

I svaret framhölls att svensk flygindustri är en högteknologisk bransch med över 12 000 anställda, har internationellt erkänd innovationsförmåga som bidrar till kvalificerade arbetstillfällen, samhällstjänster, tekniköverföring till andra områden samt till landets försvars- och säkerhetsförmågor. Den dåvarande näringsministern pekade vidare på att forskning och innovation är centralt för svensk flygindustri och att Sverige är ett av världens mest innovativa länder där samverkan är en viktig del i svensk innovationskraft. Vidare påtalades att den dåvarande regeringens samverkansprogram samlar representanter från näringslivet, akademier, det civila samhället och offentliga aktörer för att bidra med innovativa lösningar som möter de stora samhällsutmaningarna och bidrar till svensk konkurrenskraft. Inom dessa samverkansprogram diskuteras insatser som kan vara av värde för utvecklingen inom svensk flygindustri. Vidare framhölls att den dåvarande regeringen har gett Verket för innovationssystem (Vinnova), Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas) och Statens energimyndighet i uppdrag att arbeta med det strategiska innovationsprogrammet Innovair. Målsättningen med programmet, som representerar hela det flygtekniska innovationssystemet, är att stärka flygteknikområdet genom ökad samverkan, forskning och informationsspridning. Programmet samlar företag, universitet, högskolor, institut, och intresseorganisationer samt myndigheter som är verksamma inom flygteknikområdet med syfte att bidra till goda förutsättningar för flygindustrin i Sverige. Den dåvarande näringsministern konstaterade avslutningsvis att det sammantaget äger rum en mängd samverkansformer mellan de centrala aktörerna inom utvecklingen av svensk flygindustri.

Vinnovas uppdrag att stärka svensk flygteknisk forskning och utveckling

Vinnova hade under 2017–2022 ett regeringsuppdrag med syfte att stärka svensk flygteknisk forskning och utveckling (NFFP, nationella flygtekniska forskningsprogrammet). Det senaste regeringsuppdraget relaterat till detta var etapp 7 av NFFP, och skulle genomföras i huvudsak genom det Strategiska innovationsprogrammet Innovair. Under 2023 ska Vinnova fortsätta att finansiera NFFP med upp till 55 miljoner kronor enligt instruktion i myndighetens regleringsbrev. Diskussion pågår om en förlängning av programmet i en ny flerårig etapp. Det strategiska innovationsprogrammet Innovair samlar nationella aktörer, från små till stora företag, institut, universitet och högskolor, branschorganisationer samt myndigheter. Innovair är inne på slutet av sin tredje av totalt fyra treårsetapper. Av Vinnovas årsredovisning för 2022 framgår bl.a. att Vinnova under året har finansierat verksamhet i enlighet med uppdraget genom utlysningar och projektfinansiering inom NFFP och via det Strategiska innovationsprogrammet

Innovair. Vidare framgår att Vinnova även utanför regeringsuppdraget har genomfört satsningar på elflyg och drönare.

Tidigare riksdagsbehandling

Utbildningsutskottet har tidigare behandlat ett motionsförslag om att en departementssamverkande flygstyrelse bör utredas, senast våren 2022 (bet. 2021/22:UbU20). Utskottet avstyrkte motionsyrkandet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är viktigt att locka innovationskraft och internationell spetskompetens till Sverige liksom att den svenska innovativa flygindustrin ska fortsätta att befinna sig långt fram när det gäller att medverka i internationella forskningsprojekt. Utskottet ser därför positivt på de insatser som sedan flera år genomförs av Vinnova och de satsningar som bl.a. görs genom det nationella flygtekniska forskningsprogrammet (NFFP). Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ på området och avstyrker därmed motion 2022/23:1101 (M).

Direktflygförbindelse mellan Sverige och Taiwan

Utskottets förslag i korthet

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

Motionen

Markus Wiechel m.fl. (SD) framhåller i motion 2022/23:1269 yrkande 3 behovet av att teckna ett luftfartsavtal mellan Sverige och Taiwan. Enligt motionärerna är potentialen som finns med en direkt flygförbindelse mellan Sverige och Taiwan enorm och skulle kunna bidra till ett ännu bättre samarbete mellan våra länder.

Bakgrund

Luftfartsavtal

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

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

Riksdagens tidigare behandling

Utrikesutskottet har våren 2023 behandlat motionsförslag som bl.a. handlar om den svenska utrikespolitikens övergripande inriktning och Sveriges förhållningssätt till situationen i vissa delar av världen (bet. 2022/23:UU7). I betänkandet konstaterar utrikesutskottet bl.a. att Sverige har ett gott samarbete med Taiwan inom många områden, trots avsaknad av formella diplomatiska relationer, och att utskottet ser positivt på att detta samarbete utvecklas ytterligare inom ramen för ett-Kina-politiken.

Svar på skriftlig fråga

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

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att tillgången till internationella flygförbindelser är viktig för både enskilda människor och näringslivet och påminner om att regeringen bl.a. verkar i det skandinaviska luftfartssamarbetet för att förbättra möjligheterna för Sveriges luftfartsförbindelser med tredje länder. Utskottet finner dock för närvarande inte anledning ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionsyrkandet.

Reservationer

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

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 21,
2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17 och
2022/23:1687 av Eric Westroth (SD),
bifaller delvis motionerna

2022/23:568 av Heléne Björklund och Annette Rydell (båda S),
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 13,
2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 4,
2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 11 och
2022/23:1672 av Annie Löof m.fl. (C) yrkande 59 och
avslår motionerna

2022/23:832 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 3, 5 och 9,
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 14, 15 och 33,
2022/23:845 av Helena Lindahl m.fl. (C) och
2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis peka på att inrikesflyget i dag är hotat och att detta är ett stort problem då flygtrafiken i stora delar av landet står för den enda möjligheten att snabbt och kostnadseffektivt kunna resa mellan olika orter. Företag som är i behov av inhyrda experter eller sjukhus som lånar in spetskompetens hör till de som drabbas hårt vid förlängda restider. Vi har kunnat se att en resa som i normalfallet hade skett över dagen i värsta fall kan ta uppemot tre dygn om det inte är möjligt att resa med flyg. I ett land som Sverige som präglas av långa avstånd har flyget en given plats. Vi vill därför värna de regionala flygplatserna och anser att staten har ett särskilt ansvar att ge de regionala flygplatserna rimliga förutsättningar till överlevnad och utveckling.

Vi kan konstatera att staten tidigare tog ett större helhetsansvar för flygplatserna i Sverige. Dessvärre har dock staten över tid avyttrat flera flygplatser som i stället tagits över av kommuner och regioner. Samtidigt har

staten valt att behålla de mest frekvent trafikerade och mest lukrativa flygplatserna i sin egen ägo. Det borde enligt vår uppfattning ligga i statens intresse att ha en väl fungerande flyginfrastruktur och tillgänglighet i hela landet och vi anser därför att staten bör utreda hur vi på bästa sätt kan stödja de icke statligt ägda flygplatserna finansiellt. Vi anser därmed att ett utökat och förutsägbart driftsstöd till de icke statligt ägda flygplatserna bör utredas.

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

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:832 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 3 och 5,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13, 14 och 33,

2022/23:845 av Helena Lindahl m.fl. (C),

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 11 och

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 59,

bifaller delvis motionerna

2022/23:568 av Heléne Björklund och Annette Rydell (båda S),

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 21 och

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M) yrkande 4 och

avslår motionerna

2022/23:832 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 9,

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 15,

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17,

2022/23:1687 av Eric Westroth (SD) och

2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 9.

Ställningstagande

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

angelägna översyn av statens ansvar för det svenska flygplatssystemet som genomförts under det gångna året.

Det är viktigt att uppmärksamma att de icke statliga flygplatser som vanligtvis ägs av kommuner och regioner har brottats med ekonomiska problem under många år och att de i förlängningen riskerar nedläggning. Problemen har blivit än tydligare efter coronapandemin som slog mycket hårt mot flygtrafiken och därmed intäkterna till de regionala flygplatserna. Inom flyget finansieras flygtrafikledning och säkerhetsverksamhet av flygbolagen via passageraravgifter som kan tas ut under normal verksamhet. Dessvärre faller dessa avgifter till noll vid en större kris. Eftersom säkerhet är helt grundläggande kan flyget inte starta upp fullt ut om inte dessa system är finansierade. Jag anser att staten behöver ta ett större ansvar för detta och i större utsträckning gå in med ekonomiska garantier och se till att verksamheten fungerar. Därmed anser jag att flygets egenfinansiering av trafikavgifter – i tider när flygtrafiken ligger nere som en följd av myndighetsföreskrifter – ska ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter.

Jag vill vidare påminna om att när EU-kommissionen tidigare genomfört granskningar av en rad regionala flygplatser som får statsstöd har det funnits en osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Jag anser att det är angeläget att staten skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke statliga flygplatserna. Därför anser jag att Swedavias vinstdelningsmodell bör utredas i syfte att stärka driftssäkerheten för regionala flygplatser.

Jag vill även peka på att det finns kommunala flygplatser som har statligt upphandlad flygtrafik. Detta beror på att de har mycket svårt att uppnå egen lönsamhet eftersom de har få rörelser på sin flygplats och små möjligheter till inkomster. Trots att syftet med de statliga bidragen är att säkerställa att det finns flygplatser i de delar av landet som har sämst tillgänglighet har dessa flygplatser under flera år fått se sänkta driftsbidrag samtidigt som både myndighetskrav och personalkostnader ökat. Många kommuner måste därför gå in med miljonstöd för att kunna hålla sin flygplats öppen, vilket i sin tur är en sårbar länk i tillgängligheten till goda transporter i hela landet. Jag anser därför att det finns ett behov av att se över möjligheten till ett ökat ekonomiskt driftsbidrag till kommunala flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik.

Jag vill slutligen understryka vikten av att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet och att de regionala flygplatserna bör stå redo med rätt infrastruktur när elflyget utvecklas i snabb takt. Detta ger förutsättningar för att göra Sverige mer tillgängligt och utveckla landsbygden.

3. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 3 (S)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 43 och avslår motionerna

2022/23:102 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 5,

2022/23:169 av Ann-Christine From Utterstedt och Angelica Lundberg (båda SD),

2022/23:832 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 4 och 7 samt

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 15 och 16.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att det är viktigt att den samhällsviktiga luftfarten förstärks. På motsvarande sätt anser vi också att det är viktigt att vi ser till att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser.

4. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 3 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:102 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 5,

2022/23:169 av Ann-Christine From Utterstedt och Angelica Lundberg (båda SD) och

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 15 och 16 samt avslår motionerna

2022/23:832 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 4 och 7 samt

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 43.

Ställningstagande

Vi vill understryka att våra flygplatser är en viktig del av den svenska infrastrukturen. Runt om i Sverige kämpar dock kommuner och regioner för att kunna behålla sina flygplatser, något som dessvärre blivit en allt större ekonomisk börda på grund av pandemin. Vi vill peka på att de regionala flygplatserna utför flera viktiga insatser för samhället som bl.a. ambulans-transporter, sjö- och fjällräddning samt brandspaning och ger stöd till flera myndigheter. Denna typ av insatser bör därmed kvalificera de regionala flygplatserna att klassificeras som beredskapsflygplatser. Vi anser att det är viktigt att de flygplatser som bedriver beredskapsverksamhet av olika slag, oavsett huvudman för själva flygplatsen, får status som beredskapsflygplatser och kompenseras för sina merkostnader för dessa tjänster av staten. Mot denna bakgrund anser vi att samtliga regionala flygplatser med beredskapsverksamhet bör utses till beredskapsflygplatser. Vi anser också att alla typer av jourverksamhet på flygplatserna bör ersättas ekonomiskt.

Vi vill slutligen peka på att Stockholm-Västerås flygplats lämpar sig väl att ingå i landets beredskapsplan. Vi menar att flygplatsområdet och verksamheten har stor utvecklingspotential och att den geografiska placeringen är mycket positiv, liksom det unika luftrummet som lämpar sig väl för att klara av att hantera olika typer av flygplanstyper i start- och landningsmomentet. På området finns också en rad andra viktiga verksamheter, såsom pilotutbildning, teknikerutbildning och Frivilliga Flygkåren. Det innebär att Stockholm-Västerås flygplats är väl uppdaterad i fråga om den senaste tekniken. Vi vill även påminna om att Västerås flygplats var ett mycket viktigt nav för bl.a. brandflygen när den stora skogsbranden rasade i Västmanland 2014. Därmed vill vi framhålla behovet av att överväga att utse även Stockholm-Västerås flygplats till beredskapsflygplats.

5. Särskilt om beredskapsflygplatser, punkt 3 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2022/23:832 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 4 och 7 samt avslår motionerna

2022/23:102 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 5,

2022/23:169 av Ann-Christine From Utterstedt och Angelica Lundberg (båda SD),

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 15 och 16 samt 2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 43.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det i dag saknas en plan för hur en miniminivå av transporter inom de olika transportslagen ska se ut. Detta är något som skapar osäkerhet för både allmänhet och näringsliv. Under coronapandemin uppstod exempelvis situationer som innebar att staten under krisens gång fick gå in och upphandla trafikplikt för en del flyglinjer, något som uppfattades som en ad hoc hantering. Jag anser därför att det behöver bli tydligt vilken typ av miniminivå som garanteras vid en kris och att regeringen tydliggör och tillgängliggör en plan för hur man från statligt håll avser att tillsammans med myndigheter och näringsliv säkerställa miniminivåer av transporter inom flyg även under en allvarlig störning. Mot denna bakgrund vill jag framhålla behovet av att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet när det gäller samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris.

Jag kan vidare konstatera att stillestånd inom transportsektorn som regel innebär att personal friställs eller permitteras. Vi kunde exempelvis se den stora mängd personal som inte kunde arbeta eller arbetade färre timmar än normalt under coronapandemin. Detta samtidigt som det är många anställda inom transportsystemet som har en certifiering, behörighet eller en säkerhetsklassning vars giltighet kräver en kontinuerlig tjänstgöring för att komma upp i det antal tjänstgöringstimmar som krävs för att upprätthålla giltigheten. Om personal dessutom varslas eller avskedas uppstår komplexa rekryteringsproblem och detta gäller i synnerhet för landets mindre flygplatser där personalen ofta har flera olika kompetenser. Inom flygsektorn gäller detta exempelvis för piloter, men även ombord- och markservicepersonal. När delar av verksamheten åter ska starta upp igen uppstår trögheter och s.k. flaskhalsproblem vid t.ex. simulatorer när personalstyrkan ska återfå sina certifieringar. Jag anser att byråkrati inte ska behöva fördröja en återstart och att myndigheterna därför behöver ta fram beredskapsplaner för hur man kan starta upp utan onödiga dröjsmål. Jag anser att det är regeringen genom MSB som ska hantera detta. Jag anser även att regeringen och Transportstyrelsen inom ramen för internationella flygsamarbetsorganisationer borde ha en beredskap för att snabbt kunna besluta om en förlängning av giltighetstid för certifikat och tillstånd. Vidare anser jag att man i en situation som den som uppstod under coronapandemin borde ha kunnat överväga att förlänga befintliga certifikat och tillstånd. Det skulle enligt min uppfattning ha kunnat underlätta validering och förnyelse av tillstånd. En del av detta skulle också kunna vara att myndigheten tillfälligt får ett förstärkt anslag för utökade möjligheter till handläggning. Därmed vill jag framhålla behovet av att ta fram beredskapsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd.

6. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 4 (S)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 40,
bifaller delvis motion
2022/23:2028 av Mattias Vepsä m.fl. (S) yrkande 2 och
avslår motionerna
2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3,
2022/23:1067 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 3 och
2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 10.

Ställningstagande

Sverige är ett stort land med långa avstånd som är placerat i Europas utkant. Vi är därför beroende av väl fungerande flygtrafik. Vi anser att utredningen om statens ansvar kring icke statliga flygplatser måste beaktas och att arbetet med att lägga ned Bromma flygplats för att föra över flygtrafiken till Arlanda måste fortsätta. Vi menar att regeringen därför bör ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats inklusive miljötillstånd för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Arbetet med att göra Arlanda till Nordens ledande storflygplats måste fortsätta och vi anser att avvecklingen av Bromma i syfte att i stället få större verksamhet på Arlanda är en viktig del i detta arbete. Därmed anser vi att arbetet med att lägga ned Bromma flygplats för att föra över flygtrafiken till Arlanda måste fortsätta.

7. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 4 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 3 och

avslår motionerna

2022/23:1067 av Camilla Brunsberg (M) yrkande 3,

2022/23:2028 av Mattias Vepsä m.fl. (S) yrkande 2,

2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 10 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 40.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att Arlanda har en viss särställning och betydelse som Sveriges största flygplats och att den utgör ett nav för nationella och internationella affärsresor men även för turism, forskning, utbildning och diplomatiska relationer. Arlanda utgör ett ansikte utåt och speglar Sverige, både kulturellt och som kunskapsnation. För att Sverige och Arlanda fortsättningsvis ska kunna hävda sig internationellt anser vi att framtidens trafikvolymerna och kommande generationers flygbehov behöver ses över. Vi anser att Arlanda behöver ges förutsättningar att följa med i utvecklingen, inte minst vad gäller kommunikationerna med kringliggande städer. Inte minst gäller detta tillgång till parkeringar och snabba anslutningar från Stockholm och Uppsala till rimlig kostnad. Därmed vill vi framhålla behovet av att bygga ut Arlanda flygplats.

8. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 4 – motiveringen (V, MP)

av Linda W Snecker (V) och Daniel Helldén (MP).

Ställningstagande

I likhet med utskottet anser vi att samtliga motionsyrkanden som behandlas under denna punkt bör avslås. Däremot vilar vårt ställningstagande på andra grunder.

Vi vill inledningsvis uppmärksamma de senaste rapporterna från FN:s klimatpanel (IPCC) som visar att de globala utsläppen måste börja minska redan 2025 och halveras till 2030 om världen ska ha en chans att nå 1,5-gradersmålet. Vi anser att rika länder som Sverige som har historiskt stora utsläpp måste ta ett särskilt stort ansvar för att skynda på denna utveckling. För att minska utsläppen från svensk flygtrafik krävs en rad åtgärder. Att lägga ned regionala flygplatser som varken kan bära sina egna kostnader eller behövs för att säkerställa viktiga samhällsfunktioner är enligt vår mening ett viktigt steg eftersom staten inte ska subventionera flygtrafik som i realiteten inte behövs. Vi vill därför att Bromma flygplats ska stängas och att marken där flygplatsen ligger i dag i stället ska användas för att bygga bostäder. Detta är något som många efterfrågar i Stockholm i dag. Vi vill här även peka på att flera utredningar de senaste åren har visat att Bromma flygplats kan läggas ned utan att det påverkar behovet av flygtrafik i landet på ett negativt sätt. Detta

uttalades senast av utredaren Peter Norman i utredningen Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet som presenterades i februari 2023.

Vi ser i sammanhanget positivt på vad som anges i motionerna 2022/23:2140 och 2022/23:2028 om att stänga ned Bromma flygplats men konstaterar samtidigt att vi inte kan stå bakom dessa motioner eftersom skrivningarna i dessa samtidigt anger att flygtrafiken från Bromma flygplats i sin helhet ska flyttas över till Arlanda flygplats, att Arlandas kapacitet totalt sett ska öka och att arbetet med att göra Arlanda till Nordens ledande storflygplats ska fortsätta. Slutligen vill vi framhålla att så länge det inte finns tekniskt genomförbara och ekonomiskt lönsamma modeller för ett verkligt klimatsmart flygande måste flygandet minska i närtid, vilket i praktiken innebär att också kapaciteten på våra flygplatser totalt sett måste minska.

9. Riksintresseflygplatser, punkt 6 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 4.

Ställningstagande

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

10. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 7 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21.

Ställningstagande

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

11. Flygets klimatpåverkan, punkt 8 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 och
avslår motionerna
2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 19 och 25.1,
2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C) yrkande 5.2,
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkandena 35 och 36 samt
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 88.

Ställningstagande

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

12. Flygets klimatpåverkan, punkt 8 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 19 och 25.1,

2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C) yrkande 5.2 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 88 och

avslår motionerna

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14 och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkandena 35 och 36.

Ställningstagande

Jag vill framhålla vikten av en hållbar omställning av flygsektorn. Principen att jaga utsläppen och inte transporterna gäller även flyget eftersom det inte är flygresan i sig som är problemet utan utsläppen den genererar. För att höja omställningstempot i flygbranschen behövs åtgärder för att öka användningen av biojetbränsle i kombination med en satsning på forskning och innovation för att göra flyget mer energieffektivt och elektrifierat. Jag anser också att Swedavia bör se över ökade möjligheter till rabatter för start och landning för de bästa planen och att statliga bolag och myndigheter bör ställa krav på och klimatkompensera sina tjänsteresor. För att underlätta omställningen krävs också att staten tar sitt ansvar och bidrar.

Det EU-interna flyget omfattas i dag av EU:s utsläppshandel. Jag anser att detta är positivt men vill samtidigt peka på att det behövs skärpningar när det gäller kraven på hur utsläppsrätter tilldelas. Den internationella luftfartsorganisationen ICAO nådde 2016 en överenskommelse för att minska utsläppen från flygtrafiken. Jag anser att det är positivt att ICAO har enats om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg, men vill samtidigt framhålla att Sverige nu måste vara pådrivande så att ICAO-systemet faktiskt levererar. Jag anser även att de delar av Chicagokonventionen som begränsar effektiva ekonomiska styrmedel för internationella klimatutsläpp från flyg bör revideras. Jag anser därmed att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO och EU för att säkerställa genomförandet av och öka ambitionerna i internationella avtal som syftar till att flyget i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan.

Jag anser också att Norden bör vara ledande när det gäller fossilfritt flyg. Flera av de nordiska länderna har redan höga ambitioner när det gäller

fossilfritt resande och detta bör tas till vara och utvecklas även med gemensamma ansträngningar. Därmed vill jag framhålla behovet av ökat nordiskt samarbete kring fossilfritt flyg.

Slutligen anser jag att koldioxidutsläpp från inrikes flyg bör inkluderas i etappmålet för inrikes transporter till 2030.

13. Flygets klimatpåverkan, punkt 8 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkandena 35 och 36 samt
avslår motionerna
2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 19 och 25.1,
2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 14,
2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C) yrkande 5.2 och
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 88.

Ställningstagande

Om Sverige ska nå upp till åtagandena i Parisavtalet måste vi kraftigt och omgående minska vårt fossilberoende. Jag kan här konstatera att en viktig del i detta är att fasa ut de subventioner av fossilanvändning som i dag finns genom skattenedsättningar, avdrag och särskilda undantag. Jag menar att vissa branscher kommer att behöva kompenseras för de ökade kostnader som uppstår när fossila subventioner tas bort och att ett sådant stöd bör stimulera till en snabbare omställning till fossilfrihet. Jag vill påminna om att Miljöpartiet i regeringsställning drev igenom flera viktiga steg för att fasa ut fossila subventioner. Exempelvis infördes reduktionsplikten och en skatt på flygresor för att kompensera för att flygets bränsle inte är beskattat. Vidare genomfördes viktiga förändringar av EU:s utsläppshandelssystem vilket har lett till ett högre pris på utsläppsrätter. Jag vill framhålla att arbetet måste fortsätta med siktet på att alla fossila subventioner avvecklas. Därmed vill jag understryka vikten av att i Sverige och inom EU verka för att det kommersiella flyget ska sluta subventioneras och betala för sin egen kostnad och klimatpåverkan.

Svenskarnas totala flygande släpper ut omkring 10 miljoner koldioxidekvivalenter per år vilket är lika mycket som bilresandet och betydligt mer än stålindustrin eller cementindustrin i Sverige. Jag vill även peka på att en procent av jordens befolkning står för hälften av alla utsläpp från flyg. Därför behövs stora satsningar för att möjliggöra utsläppsfria mellankontinentala

resor. För att inte överskrida det begränsade utsläppsutrymme som finns kvar för att klara Parisavtalet, anser jag att flyget måste betala för sin klimatpåverkan och att utsläppen från flyget måste minska. Jag vill att den svenska flygskatten höjs och att det ska införas energiskatt och koldioxidskatt på flygbränsle i EU, för alla flygresor inom Europa. Dessvärre är flyget i EU i dag undantaget från sådan skatt. Jag anser vidare att flyget även bör beläggas med full moms och att alla flygbolag ska betala fullt pris inom EU:s utsläppshandel. Det ska heller inte få förekomma någon gratis tilldelning av utsläppsrätter. EU:s utsläppshandelsystem är under reform och 2026 kommer den fria tilldelningen att avvecklas vilket är positivt. Det betyder att nya avvägningar kommer att behöva göras samtidigt som det utomeuropeiska flygandet ser ut att fortsätta att stå utanför utsläppshandelsystemet. Mot denna bakgrund vill jag understryka vikten av att utsläppen från svenskt flygande måste minska drastiskt.

14. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 9 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 18–20 och avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 20 och 23 samt

2022/23:1590 av Sofia Amloh m.fl. (S).

Ställningstagande

Den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten Easa gav nyligen för första gången typcertifikat till ett elflygplan, vilket beskrivs som det första steget mot kommersiellt användande av planet. Vi finner detta mycket glädjande. Vi vill framhålla att elflyget har potential och att forskningen om elflyg därför bör bevakas och detta gäller även om vissa hinder förekommer för att i stor skala kunna konkurrera med den befintliga industrin. Vi vill även peka på att forskningen inom drivmedel går framåt på alla områden och att detta också gäller inom batterier och laddinfrastruktur. Vi menar att elflyget kommer att vara mer konkurrenskraftigt när energiförhållandena mellan dagens bränsle och exempelvis morgondagens batterier jämnas ut. Detta kan enligt vår uppfattning på sikt gynna Sverige, eftersom svensk elproduktion redan i dag är i stort sett fri från fossila utsläpp. Vi vill framhålla att eldriften inte bara är

klimateffektivt, den är också billigare än konventionell teknik och flyget skulle därmed i princip kunna trafikera andra linjer än de som i dag är kommersiellt gångbara.

Vi anser 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. Vi anser även att elflygets framtida behov när det gäller infrastruktur behöver bejakas för att Sverige ska vara ledande inom området.

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

15. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 9 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32 och
2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 20 och 23,
bifaller delvis motion
2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 18 och
avslår motionerna
2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 19 och 20 samt
2022/23:1590 av Sofia Amløh m.fl. (S).

Ställningstagande

Miljö- och klimatpåverkan från flyget måste minska för att bidra till Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden utan att riskera tillgänglighetsmålet. Just nu sker en snabb teknikutveckling inom luftfarten där el- och hybridflyg kommer att finnas på marknaden inom några år. Samtidigt krävs ett större statligt engagemang för att ta till vara elflygets fulla potential. Jag vill därför framhålla behovet av att underlätta introduktionen av elflyg i Sverige.

Den dåvarande regeringen antog 2017 en flygstrategi, En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, som dock endast summariskt behandlade elflyg. Detta kan jämföras med att det finns ett uttalat mål om främjandet av elflyg i den norska regeringsöverenskommelsen och att det i Norge även finns ett tydligt politiskt mål för elflyg som anger att inrikesflyget ska vara elektrifierat senast 2040. Jag konstaterar att Sverige saknar ett politiskt mål för elflyg, samtidigt som ett sådant är önskvärt för att accelerera omställningen inom näringslivet. För att Sverige inte ska tappa ytterligare mark krävs att regeringen agerar. Jag vill även peka på att utvecklingen av elflyget också har stor bäring på frågan om tillgänglighet i hela landet. Med eldrivna flygplan kommer nya resrutter att uppstå som inte skulle ha varit aktuella med en traditionell flygplansflotta. Jag anser att detta ger förutsättningar för att göra Sverige mer tillgängligt och utveckla landsbygden.

Jag anser att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040. Det är i detta syfte också angeläget att främja innovativa projekt på området, som exempelvis Elektrisk Lufttransport i Sverige (Elise). Därmed anser jag att Sverige bör införa en nationell elflygsstrategi.

16. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 10 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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 motionerna
2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 5, 7–11 och 13 samt
2022/23:2231 av Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD).

Ställningstagande

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

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

för att säkerställa särskilda direktlinjer. Därmed vill vi framhålla vikten av ökad säkerhet på direktlinjer.

Vi anser att nykterhetskontroller är positivt oavsett transportslag. Trenden är dock ett minskat antal nykterhetskontroller inom flyget. Vi vill peka på att regelbundna kontroller inom yrkestrafiken förhindrar olyckor men även fungerar proaktivt för piloter och övrig personal och genererar ett ökat förtroende för flygpersonal och flygbolag. Resurserna till polisen bör enligt vår uppfattning utökas för ett ökat antal nykterhetskontroller i nära anslutning till flygplatser. Därmed vill vi framhålla vikten av stärkta nykterhetskontroller på flygplatser.

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

Vi kan samtidigt konstatera att Sveriges flygindustri under senare tid har fått uppleva en ny typ av brottslighet där förövaren utför ett slags sabotage genom att aktivt och uppsåtligt motsätta sig flygpersonalens anvisningar och gällande säkerhetsrutiner. Detta agerande har bl.a. använts för att förhindra verkställande av utvisningar. Vi anser att det är allvarligt att vissa individer ställer sig över svensk lag. Ett problem är enligt vår mening att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt tydlig. Vi anser därför att luftfartslagen och luftfartsförordningen bör snabbutredas och förtydligas. Vi anser även att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt långtgående och att det därför bör göras en skyndsam översyn av vilka gärningar som ska anses straffbara. Mot denna bakgrund anser vi att luftfartslagen och luftfartsförordningen också behöver snabbutredas när det gäller möjligheten att öka minimistrafik enligt dessa lagar.

Vi vill vidare peka på att drönare innebär stora möjligheter i många sammanhang, men att de också kan ge upphov till problem. Vi menar att drönarna utgör en stor säkerhetsrisk för flyget och kan konstatera att de regler som drönarpiloterna ska följa dessvärre inte alltid följs. Drönare kan även användas för att avsiktligt störa eller helt stoppa flygtrafiken vilket kan få stora följdverkningar på bl.a. internationell trafik. För att undvika eller minimera störningar på flygplatser anser vi att regeringen bör ta fram en plan för hur man lämpligast stoppar denna typ av attacker och att åtgärder vidtas mot drönarpiloter som väljer att bryta mot flygförbudszonerna. Syftet med detta är att undvika onödigt långa stopp i flygtrafiken där man i vissa fall tvingas att leda om flygplanen till andra flygplatser. Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av att vidta åtgärder mot drönarattacker mot flygplatser.

Vi vill slutligen påminna om den tragiska flygkrasch som inträffade utanför Umeå den 14 juli 2019 då åtta fallskärmshoppare och en pilot förolyckades. Haverikommissionen slog i sin haveriutredning fast att det kraschade planet inte var behäftat med några tekniska fel och att olyckan i stället, något sammanfattat, förklarades med att planet var överlastat och baktungt. Att flyga med fallskärmshoppare är något som en del piloter ägnar sig åt på ideell basis på sin fritid. I utbyte får piloten flygtimmar för att bibehålla eller utveckla sin färdighet. Utöver ett PPL-A-certifikat, dvs. certifikat för privatflygning med flygplan, och 200 timmars flygtid krävs i nuläget inte att piloten har någon särskild behörighet för att flyga med fallskärmshoppare. Vi menar att detta är en ordning som medför att ett orimligt stort ansvar för hur verksamheten bedrivs och vilka färdigheter piloten har vilar på respektive fallskärmsklubb och SFF (Svenska Fallskärmsförbundet). Lokala rutiner, krav och riktlinjer förekommer men någon formaliserad utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare finns inte. Trots att flygning med fallskärmshoppare inte är okomplicerat finns det i dag inte något formellt krav på utbildning för att utföra denna typ av flygning. Utöver den tragiska olyckan i Umeå vill vi även påminna om att en liknande olycka skedde i Finland 2014 där åtta personer omkom och att en olycka skedde i Polen 2014 där elva personer omkom. Vi anser att dessa tragiska olyckor bör utgöra skäl nog för riksdagen att besluta om att låta utreda frågan om huruvida en formell utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare ska krävas. En sådan utredning skulle också ge svar på om denna typ av utbildning bör utformas av Easa och därmed bli en europeisk standard, eller utarbetas som en nationell behörighet. Vi menar att utredningen också skulle kunna ge svar på om det vore möjligt att tillämpa hävdvunna rättigheter, dvs. undantag från utbildningskravet för de piloter som redan har en gedigen och dokumenterad erfarenhet av att flyga med fallskärmshoppare. Syftet med detta skulle vara att påtagligt öka säkerheten för kommande generationer fallskärmshoppare utan att samtidigt försvåra för klubbarna att bedriva sin verksamhet. Därmed vill vi påtala behovet av att utreda om det ska krävas en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare.

17. Vissa flygplatsrelaterade frågor, punkt 11 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6 och
avslår motion

2022/23:726 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.

18. Drönare, punkt 12 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 12.

Ställningstagande

Vi vill peka på att kostnaderna för leveranser till svåråtkomliga platser kan minskas om möjligheterna att använda drönare tas till vara och utnyttjas bättre. Drönare kan också med fördel användas för övervakning, t.ex. för att upptäcka skogsbränder eller utföra gränsbevakning. Med hjälp av drönare kan välfärds-transporter genomföras som tidigare inte var möjliga. På västkusten görs det försök att transportera hjärtstartare ut till skärgården med hjälp av drönare. Vi anser att det därför är angeläget att regeringen utreder var i landet drönare kan göra mest nytta. En sådan utredning kan peka ut eventuella undantag som underlättar försök med olika drönartransporter samt övervakningsflyg. Utifrån detta vill vi framhålla behovet av att utreda hur användning av drönare kan underlättas.

19. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 13 (C, MP)

av Ulrika Heie (C) och Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 140 och
bifaller delvis motion
2022/23:623 av Magnus Berntsson (KD).

Ställningstagande

För att nå målet om fossilfria transporter anser vi att det behövs resultat-inriktade incitament i kombination med riktade satsningar på ett flertal tekniker och lösningar. Detta gäller inte minst vindkraftsområdet. För att minska ljusföroreningar från vindkraftverken vill vi peka på att det finns tekniska lösningar, bl.a. radartekniken Obstacle Collision Avoidance System (OCAS), som möjliggör för ljuset att vara avstängt vid de tillfällen när inga flygplan finns i närheten. För att använda OCAS-tekniken måste dock undantag sökas från Transportstyrelsens regler. Vi kan konstatera att i de fall undantag har sökts har Transportstyrelsen lämnat avslag då Försvarsmakten inte bedömer att OCAS-tekniken kan garantera tillräcklig flygsäkerhet. För att främja acceptansen för vindkraftverken anser vi att det är viktigt att tekniska lösningar tillämpas om de lokala förutsättningarna finns. Vi bedömer att det måste finnas en större flexibilitet bland berörda myndigheter, och det ska vara enklare att ställa krav på teknik för att åtgärda problem eller begränsningar med de förnybara energislagen genom s.k. villkorade tillstånd. Mot denna bakgrund vill vi framhålla att behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk ska tillåtas om det finns lokala förutsättningar.

Särskilda yttranden

1. Skandinavisk luftfartspolitik, punkt 1 (V, MP)

Linda W Snecker (V) och Daniel Helldén (MP) anför:

Vi vill inledningsvis framföra att vi inte har något att invända mot utskottets förslag om att riksdagen godkänner att det etablerade skandinaviska luftfartssamarbetet fortsätter och ska ligga till grund för det skandinaviskgemensamma arbetet på luftfartsområdet t.o.m. den 30 september 2040 och därmed bifaller proposition 2022/23:105.

Vi vill dock samtidigt framhålla att den pågående klimatkrisen är akut. De globala utsläppen måste därför snabbt vända nedåt och följas av radikala minskningar. Detta för att vi fortfarande ska kunna begränsa den globala uppvärmningen i enlighet med Parisavtalet och undvika de mest dramatiska negativa konsekvenserna av ett förändrat klimat.

Det övergripande målet i det klimatpolitiska ramverket är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Riksdagen har beslutat att utsläppen inom Sveriges gränser 2045 ska vara minst 85 procent lägre jämfört med 1990.

Vi vill framhålla att alldeles för lite görs för att på allvar minska luftfartens miljö- och klimatpåverkan och att den politik som den borgerliga regeringen hittills har presenterat är otillräcklig för att nå klimatmålen för 2030. I stället för att snabbt minska utsläppen kommer hittills beslutade och aviserade förändringar tvärtom, också enligt regeringens egen bedömning, att i närtid öka utsläppen. Det är allmänt känt att flygbranschen har långt kvar till målet om klimatneutralitet och att branschens klimatomställning inte går i takt med t.ex. Parisavtalets krav. Vi välkomnar EU:s beslut om att 2050 ska 85 procent av allt flygbränsle vara förnybart och uppdateringen av flygets utsläppshandel, inom ramen för Fit for 55.

SAS har åtagit sig att minska bolagets utsläpp med 50 procent till 2030 jämfört med 2005 års nivå. Vi konstaterar att detta är väsentligt lägre än vad som gäller för resten av transportsektorn som har ett mål om att minska utsläppen med 70 procent till 2030.

I de riktlinjer som styr den skandinaviska luftfartspolitiken anges bl.a. att den skandinaviska luftfartspolitiken i grunden bör baseras på marknadstillsyn som tar hänsyn till konsument-, konkurrens- och hållbarhetsaspekter. Vidare anges att den skandinaviska luftfartspolitiken därför så långt det är möjligt ska bidra till skandinavisk välfärd i sociala, ekonomiska och miljö- och klimatomfattiga avseenden. Svenska staten är genom SAS Group en betydande ägare av flygbolaget SAS och vi anser att det vore rimligt att staten i paritet med detta ägande också ställer krav på bolagets klimatarbete. Vi vill framhålla att klimat- och miljöhänsyn samt hållbarhetsaspekter måste vara

vägledande bland de riktlinjer som utgör basen för Skandinavisk luftfartspolitik. Därmed måste luftfartens utsläpp minska och staten höja kraven på flygbranschen att nå klimatneutralitet.

2. Investeringsstöd till nya flygplatser, punkt 5 (SD)

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vi anser att det finns ett behov för både små och stora flygplatser att bygga ut kapaciteten för att möjliggöra fler avgångar och trafik av större flygplan, minimera negativa miljöeffekter samt förstärka infrastrukturen som är kopplad till respektive flygplats.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2022/23:105 Skandinavisk luftfartspolitik:

Riksdagen godkänner att det etablerade skandinaviska luftfartssamarbetet fortsätter och ska ligga till grund för det skandinaviska gemensamma arbetet på luftfartsområdet t.o.m. den 30 september 2040.

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

2022/23:102 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra Västerås flygplats till beredskapsflygplats och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:169 av Ann-Christine From Utterstedt och Angelica Lundberg (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utse även Stockholm-Västerås flygplats till en beredskapsflygplats och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:568 av Heléne Björklund och Annette Rydell (båda S):

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

2022/23:623 av Magnus Berntsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbjuda behovsstyrd hinderbelysning vid etablering av havsbaserad vindkraft och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:726 av Robert Hannah (L):

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

2022/23:832 av Ulrika Heie m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flygets egenfinansiering av trafikavgifter – i tider när flygtrafiken ligger nere som en följd av myndighetsföreskrifter – ska ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet avseende samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda Swedavias vinstdelningsmodell i syfte att stärka driftssäkerheten för regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram beredningsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ta initiativ till att återuppta, slutföra och offentliggöra arbetet med den nationella flygplatsöversynen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett fungerande flyg och regionala flygplatser som ger möjlighet för människor och näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet och som därmed skapar arbetstillfällen, förbättrar möjligheterna till turism och binder samman Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet samt att de regionala flygplatserna bör stå redo med rätt infrastruktur när elflyget utvecklas i snabb takt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återuppta, slutföra och offentliggöra arbetet med den nationella flygplatsöversynen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta fram en elflygstrategi och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta utreda Swedavias vinstdelningsmodell och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:845 av Helena Lindahl m.fl. (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.

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C):

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

Förslaget behandlas i den del som avser flyget.

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

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

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkta nykterhetskontroller på flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökad rätt att använda videokamera i tjänsteutövandet och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda ett förtydligande i luftfartslagen och i luftfartsförordningen och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda möjligheten att öka minimistraffet i luftfartslagen och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur användning av drönare kan underlättas och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder mot drönerattacker mot flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljörensningar som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningar av koldioxidläckage och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utse samtliga regionala flygplatser med beredskapsverksamhet till beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regionala flygplatser bör erhålla ersättning för all jourverksamhet och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett utökat och förutsägbart driftsstöd till de icke statligt ägda flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elflyg och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett utökat nordiskt samarbete för elflyg och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta elflygets framtida behov av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för ett gemensamt luftrum för civilflyget i Europa för att effektivisera flygresandet och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1030 av Johan Hultberg (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra överlevnaden av Trollhättan-Vänersborgs flygplats liksom andra regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1067 av Camilla Brunsberg (M):

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

2022/23:1101 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en departementssamverkande flygstyrelse bör övervägas och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C):

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

Förslaget behandlas i den del som avser fossilfritt flyg.

2022/23:1124 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett fungerande flyg och regionala flygplatser som ger möjlighet för människor och näringslivet att lätt ta sig till andra destinationer inom landet och därmed skapar arbetstillfällen, förbättrar möjligheterna till turism och binder samman Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:1269 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

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

2022/23:1590 av Sofia Amloh m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av en nationell strategi för elflyg och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C):

59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1687 av Eric Westroth (SD):

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

2022/23:2028 av Mattias Vepsä m.fl. (S):

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

2022/23:2114 av Borianana Åberg m.fl. (M):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma flygplats ska finnas kvar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med att lägga ned Bromma flygplats för att föra över flygtrafiken till Arlanda måste fortsätta och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP):

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

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C):

88. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidutsläpp från inrikes flyg bör inkluderas i etappmålet för inrikes transporter till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
140. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa bättre behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk, om det finns lokala förutsättningar, och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2231 av Eric Palmqvist och Eric Westroth (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om det ska krävas en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.