

Motion till riksdagen 2021/22:3754

av **Maria Stockhaus m.fl. (M)**

Ett hållbart flyg för jobb och tillväxt

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att stimulera ett hållbart flyglyft och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att initiera en Arlandaförhandling i syfte att göra flygplatsen till Nordens ledande och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa infrastrukturen till och från Arlanda och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta att åka kollektivt till och från Arlanda flygplats och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att permanent göra ett större antal regionala flygplatser till beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de regionala flygplatsernas långsiktiga överlevnad och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta ett tydligt mål att svenskt inrikesflyg ska vara fossilfritt så fort som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en strategi för att samverka kring elflyg i Norden och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att långsiktigt säkerställa goda förutsättningar för inrikesflyget till och från Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma flygplats ska finnas kvar fram tills Arlanda byggts ut och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en modell där regionala flygplatser rustas för teknikneutral fossilfrihet med delat ansvar mellan staten, Swedavia, kommuner samt regioner och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet inom EU för att hitta en modell för beskattning av fossilt flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i internationella sammanhang ska verka för en beskattning av fossila flygbränslen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa flygskatten och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att långsiktigt säkerställa tillgången till flygledare och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa långsiktig tillgång till infrastruktur för flygets utveckling och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett grönt bränslestöd för att säkra tillgången på hållbara biobränslen för tunga transporter som exempelvis till flyget och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en övergripande vätgasstrategi och vikten av att beakta dess betydelse för flyget och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stötta forskningen avseende miljövänligt flyg och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt trafiksäkerhet för personalen bl.a. avseende nykterhet och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Flyget är viktigt för jobb, trygghet och tillväxt i hela Sverige. I ett litet, glesbefolkat och avlångt land beroende av export är möjligheten att snabbt kunna transportera sig inom och utanför Sverige och att försvara landets gränser mycket viktigt. Flyget är lika nödvändigt för exempelvis Norrlands inland som färjetrafiken är för Gotland. Det är alltså av största vikt att stötta och värna infrastrukturen för svenskt inrikesflyg. Tyvärr har Sverige krisåret 2021 en regering som gör precis tvärtom.

Corona har påverkat flyget mer än många andra prövade branscher. Råden att inte resa och undvika trånga utrymmen omöjliggjorde i princip allt flygande. Detta kunde lätt förutsetts redan i krisens initialskede, och många länder valde snabbt att gå in med stöd i form av upphandling av flyglinjer och direktstöd till flygplatser. Sverige valde den motsatta vägen. Stödet uteblev helt under de första kritiska månaderna av krisen. När det till slut kom stöd var dessa mycket begränsade och försenade. I stället har regeringen valt att gå vidare med förslag om en förtida nedläggning av Bromma flygplats. Ett illa berett förslag för att blidka Miljöpartiet och som skapar ytterligare oro i en hårt prövad bransch.

Sverige behöver en politik som, inom ramen för beslutet ett fossilfritt Sverige 2050, stöttar utvecklingen mot ett fossilfritt flyg genom ett hållbart flyglyft. Den tekniska utvecklingen går så snabbt att det är relevant att tala om ett pågående paradigmskifte.

Regeringen har dessvärre inte mött upp i det som just nu sker inom forskning och innovation. Moderaterna vill att Sverige ska ta på sig ledartröjan och stötta teknikutvecklingen genom att fatta ett antal, för flyget avgörande, beslut som är långsiktigt klimatsmarta och samhällsekonomiskt lönsamma.

Redan i dag finns det möjlighet att reducera utsläpp genom att tillföra biodrivmedel i bränslet till de större plan som företrädesvis flyger till och från Sverige. De mindre plan som flyger inrikes kommer sannolikt inom ett drygt decennium att kunna drivas helt av el eller fossilfritt biobränsle. Moderaterna vill se ett hållbar flyglyft, vilket förutsätter politiska beslut som i förlängningen säkerställer att en marknad växer fram med god tillgång till el på våra flygplatser och en inhemsk hållbar biodrivmedelstillverkning. I dag saknas en genomarbetad strategi för flygets långsiktiga utveckling. Det har inte Sverige råd med. Vi måste gå från dagens debatt om alarmism och flygskam till att lyfta blicken och se de möjligheter forskning och innovation för med sig. Det är inte flygandet som är problemet utan dagens flygplansmotorer drivna med fossilt bränsle.

Sverige har en mycket väl uppbyggd flyginfrastruktur med många små, medelstora och stora flygplatser över hela landet. Den riskerar nu att brytas sönder av regeringens flygfientliga politik. Det är mycket allvarligt. Flyget hade redan innan corona stora ekonomiska problem. Moderaterna tror på flyget och vill se ett hållbart flyglyft som innebär att staten tillsammans med kommuner, regioner, näringsliv och övriga nordiska länder skapar långsiktigt goda förutsättningar för ett livskraftigt och fossilfritt flyg.

Stimulera ett hållbart flyg för jobb och tillväxt

Sveriges riksdag har ställt sig bakom miljövårdsberedningens förslag avseende målet om klimatneutralitet 2045. Detta förutsätter ett hållbart flyglyft i form av tydligt formulerade mål och satsningar. Norge satsar exempelvis, sedan ett drygt decennium tillbaka, 100 miljoner kronor årligen för att göra inrikesflyget fossilfritt. Landet har satt som mål att 2040 ska allt inrikesflyg ske med el och har innevarande år satsat specifikt på elflyg. Företaget Royce Royce har förlagt sin utveckling av elflyg till Stavanger. Därtill ska läggas att Sverige har unika förutsättningar att tillverka biodrivmedel. Sammantaget är inrikesflygets förutsättningar att ställa om till fossilfritt genom elflyg och biodrivmedel mycket goda förutsatt att det ges rätt politiska förutsättningar.

Regeringen behöver som en konsekvens av detta tillsätta en utredning med uppdrag att formulera en tydlig långsiktig politisk ambition med mål och tidsplan för att skapa ett modernt hållbart flyg som bidrar till jobb och tillväxt.

Initiera en ny Arlandaförhandling för att göra flygplatsen till Nordens ledande

Arlanda flygplats är ett nav för tillväxt, handel och jobb i hela Sverige. Ett normalt år, när det inte är coronakris, reser mer än 26 miljoner passagerare till och från Arlanda fördelat på drygt 230 000 starter och landningar. Detta visar hur viktig det är att skapa goda förutsättningar för Arlandas långsiktiga utveckling.

Behoven av investeringar i och kring Arlanda är stora. Swedavias långsiktiga prognoser indikerar en utveckling från dagens 26 miljoner till 40 miljoner passagerare 2040. Företagets bedömning är för närvarande att en tredje parallellbana skulle behöva finnas på plats runt 2035. Regeringen har dock valt att trycka på pausknappen och har

inte ens tillåtit Arlandarådet att lägga fram sitt slutbetänkande med olika förslag till förändring.

Regeringens flygfientliga passivitet och interna motsättningar kring frågan om Arlanda hotar jobb och tillväxt. Moderaterna vill bygga ut flygplatsen till en hubb för jobb och tillväxt med målet att bli Nordens ledande. Regeringen bör därför skyndsamt initiera en Arlandaförhandling med samtliga berörda parter för att säkerställa flygplatsens långsiktiga utveckling.

Säkerställa infrastrukturen till och från Arlanda

Infrastrukturen till och från Arlanda är redan i dag underdimensionerad. Köerna på vägarna till och från flygplatsen, särskilt vid tid för rusningstrafik in och ut från Stockholm, är ofta långa. Moderaterna anser att en fungerande framtida infrastruktur förutsätter att Östlig förbindelse byggs tillsammans med en utbyggd kollektivtrafik och god tillgänglighet för av- och påstigningsplatser i anslutning till flygplatsen samt parkeringsplatser för taxibilar, privatpersoner och charterbussar. Med en prognosticerad utveckling där dagens 26 miljoner passagerare kommer att öka till 40 miljoner passagerare 2040 måste regeringen skyndsamt tillsätta en utredning för att säkerställa en fungerande infrastruktur till och från Arlanda.

Underlätta att åka kollektivt till och från Arlanda flygplats

I en nordisk jämförelse sker väldigt många taxiresor till och från Arlanda och fler människor åker med privata bilar till flygplatsen. Detta beror på en rad faktorer men är sammantaget naturligtvis orimligt ur ett miljöperspektiv. Regeringen har även i denna del agerat passivt. En översyn för att stärka det kollektiva resandet till flygplatsen bör därför initieras.

Gör fler regionala flygplatser till beredskapsflygplatser

En fungerande infrastruktur med god tillgång till hamnar, flygplatser, väginfrastruktur och digital infrastruktur är helt centralt för att Sverige ska kunna försvara sig vid händelse av ett väpnat angrepp. Trafikverket presenterade den 15 juni 2020 rapporten Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna. Där föreslås att dagens tio beredskapsflygplatser utökas med ytterligare minst nio flygplatser. Trafikverket fokuserar tydligt på beredskap i fredstid. I en delrapport från augusti 2021 går man vidare och föreslår 21 beredskapsflygplatser men öppnar också för 27 stycken. Regeringen föreslår i budgeten att 27 regionala flygplatser får förlängd statlig ersättning till temporära beredskapsflygplatser. Bland dessa 27 ingår bland annat Västerås som Socialdemokraterna och Miljöpartiet lokalt beslutat ska läggas ned. Flygplatsen räddades dock av en folkomröstning initierad av Moderaterna.

Moderaterna delar i grunden Trafikverkets bedömning att antalet beredskapsflygplatser behöver bli väsentligt fler, och analysen att finansieringen av dessa behöver stärkas. Regeringens signaler till flyget är obegripliga. Flygplatser som i maj ska läggas ned ska bli beredskapsflygplatser och erhålla statligt stöd i augusti.

Moderaterna vill att inriktningen ska vara att permanent lyfta flygets betydelse för beredskap. På så sätt understryker staten vikten av en god flyginfrastruktur både utifrån

säkerhet, välfärd, jobb och tillväxt. I en tid när flera regionala flygplatser riskerar att läggas ned är detta särskilt angeläget. Regeringen bör skyndsamt besluta att göra flerflygplatserna till permanenta beredskapsflygplatser.

Låt staten ta större ansvar för de regionala flygplatserna

Sverige har en mycket väl uppbyggd flyginfrastruktur med många små, medelstora och stora flygplatser över hela landet. Moderaterna tror på flyget och vill se ett hållbart flyglyft som innebär att staten tillsammans med kommuner, regioner, näringsliv och övriga nordiska länder skapar långsiktigt goda förutsättningar för ett livskraftigt och fossilfritt flyg. Dagens ekonomiska statliga stöd, 106 miljoner kronor årligen, till de regionala flygplatserna behöver ses över. En utredning visar att exempelvis ytterligare 300 miljoner kronor i årligt stöd skulle täcka 75 % av flygplatsernas underskott. Som en del av arbetet att säkerställa de regionala flygplatsernas långsiktiga hållbara överlevnad vill Moderaterna utreda en modell där de regionala flygplatsernas underskott till större del än i dag täcks av staten.

Säkerställ storskalig svensk biodrivmedelstillverkning

Jämte elektrifieringen av transportsektorn behövs andra gröna bränslen, som bio-bränslen, elektrobränslen och vätgas, för att ersätta fossila bränslen. Detta särskilt för tunga transporter och större plan som flyger längre sträckor. Sverige importerar i dag cirka 85 procent av alla biodrivmedel. Användningen av biodrivmedel ska inte ske till priset av ohållbar avverkning av skog och försämrad biologisk mångfald i andra delar av världen.

För att ställa om transportsektorn, säkra tillgång till hållbara biobränslen och för att reduktionsplikten ska bli ett fungerande verktyg utan orimliga konsekvenser på bränslepriserna krävs en utbyggd inhemsk hållbar produktion av biobränslen. Med ett jord- och skogsbruk i framkant finns goda förutsättningar att få igång en storskalig produktion av biodrivmedel i Sverige. Ett grönt bränslestöd för att öka tillgången på hållbara bränslen för tunga transporter såsom flyg bör därför införas.

Tydligt mål om fossilfritt svenskt inrikesflyg

Sverige har 10 statliga och 28 kommunalt drivna flygplatser med kommersiell passagerartrafik. Därtill kommer några hundra mindre flygplatser som i vissa fall tidigare haft regelbunden passagerartrafik. Dessa flygplatser kämpade redan före krisen med sviktande siffror, och kommunerna tvingas gå in med skattemiljoner då flygplatserna bedöms vara avgörande för tillväxt och sysselsättning i stora delar av landet.

Redan i dag flyger små eldrivna plan. Enligt prognoser kommer 2030 uppskattningsvis 30 % av allt inrikesflyg ske med el. År 2035 kan enligt flygbranschen allt inrikesflyg ske med el. Norge har som jämförelse satt som mål 2040 att allt inrikesflygning ska ske med elplan. El kommer utifrån alla tänkbara utgångspunkter att bli viktigt för att ställa om regionalflyget men biodrivmedel kommer att vara nödvändiga under de närmaste decennierna. För tyngre plan som flyger över världen kommer biodrivmedel och på längre sikt även vätgas att vara avgörande för att skapa ett fossilfritt flyg.

Sverige behöver intensifiera och prioritera arbetet att göra inrikesflyget fossilfritt, oavsett om det handlar om el eller bibränsle. Vi behöver tydliga mål avseende årtal och utbyggnadstakt. Samtidigt går den tekniska utvecklingen snabbt, och Sverige bör därför intensifiera arbetet med att ställa om till fossilfritt flyg. För att detta ska kunna ske måste staten ta sitt ansvar och initiera ett samarbete med näringsliv, kommuner, regioner och våra nordiska grannländer. Regeringen bör initiera en utredning som tar ett samlat grepp med tydliga mål kring inrikesflygets utveckling mot fossilfrihet.

En strategi för att samverka kring elflyg i Norden

En framtida satsning på ett fossilfritt inrikesflyg blir sannolikt både snabbare och billigare om Sverige på ett systematiskt sätt samarbetar med övriga nordiska länder. Den som kommit längst av dessa länder är som tidigare nämnts Norge. Regeringen bör därför skyndsamt initiera kontakter med våra nordiska grannländer i en gemensam ambition att skapa en elinfrastruktur som långsiktigt bidrar till att elflygplan kan utvecklas och en nordisk marknad med elflyg kan växa fram.

Tillåt beskattning av fossilt

Som en följd av Chicagokonventionen (Convention on International Civil Aviation) från 1944 tillåts ingen beskattning av flygbränsle. Det saknas i dag ett brett stöd bland ICAO:s medlemsstater för att göra de ändringar som krävs i Chicagokonventionen för att tillåta en beskattning. I stället har ICAO valt att införa ett globalt marknadsbaserat klimatstyrmedel för det internationella flyget, kallat Corsia (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Systemet baseras på målsättningen att nå en koldioxidneutral tillväxt från 2020 genom att klimatkompensera för alla utsläpp utöver dessa nivåer. Detta är ett mycket modest förslag som är långt ifrån tillräckligt ambitiöst.

Moderaterna anser att det mest effektiva vore att införa en möjlighet till koldioxidbeskattning av flygbränslet, som till skillnad från den svenska flygskatten ska baseras på utsläppen som trafiken ger upphov till och inte resorna i sig. Om det inte går inom ramen för Chicagokonventionen bör Sverige inom ramen för FN, ICAO och EU vara pådrivande för att nya samarbeten för internationella överenskommelser för beskattning av flygbränsle.

Avskaffa flygskatten

Flyget har tagit stor skada under coronakrisen. Regeringens flygskatt som innebär att man beskattar antalet flygstolar i stället för utsläpp har inneburit ökade kostnader för inrikesflyget samt fått till följd att svenskar i högre utsträckning valt att flyga från andra nordiska flygplatser. I ett försök att rädda flygplatser i norr införde regeringen ett bidrag 2019 som efter lång beredningstid betalades ut i slutet av året. Detta stöd togs bort i BP 2020.

Moderaterna vill avskaffa flygskatten. Utformningen av flygskatten är mycket trubbig och drabbar svenskt flyg hårt. Alternativet, att låta delar av flyget slås ut, hotar jobb och tillväxt.

Säkerställa tillgången till flygledare

Den långsiktiga tillgången på flygledare är viktig för flygets utveckling. I dag råder brist på flygledare. Därtill råder det stor osäkerhet om framtida flygledarfunktion kräver fysisk närvaro på flygplatsen eller om man med bibehållen säkerhet kan sköta ledarskapet digitalt från annan ort. Regeringen bör därför initiera en översyn kring hur utbildningsplatserna kan bli fler och värdera framtida digitala möjligheter.

Säkra tillgången på biobränsle till flyget

I dag bidrar det svenska skogs- och jordbruket med biomassa för drivmedelsproduktion motsvarande 2,5–3 TWh. Potentialen kan enligt IVA öka till 35–40 TWh 2050. Detta förutsätter bland annat mer långsiktighet och en kraftfull politik för odling av förnybara råvaror och stöd till anläggningar för produktion av biodrivmedel.

Genom rätt politiska beslut kan flygets miljöpåverkan minska drastiskt de närmaste decennierna. Detta utan att det skadar jobb och tillväxt. Regeringen bör intensifiera arbetet så att svenskt inrikesflyg snabbt ska kunna ställa om från fossilt till fossilfritt bränsle.

Sverige behöver en övergripande nationell vätgasstrategi

Forskningen kring vätgas är mycket lovande där vetenskap och stora företag ser framtida möjligheter. Tekniken ger potentiellt att i framtiden köra fossilfritt även med tyngre fordon, både i luften, på väg och till sjöss. Sverige behöver bejaka den pågående forskningen kring vätgas genom att ta fram en övergripande nationell vätgasstrategi. Detta för att vara väl förberedda om och när tekniken är så utvecklad att den kan börja användas i stor skala.

Stötta forskningen avseende fossilfritt flyg

Det pågår en rad spännande forskning kring framtida fossilfritt flyg. Detta är en utveckling Sverige ska bejaka, och regeringen bör inom ramen för det övergripande arbetet att göra flyget fossilfritt på ett mer systematiskt sätt än i dag stötta forskningen mot ett fossilfritt flyg.

Stärkt trafiksäkerhet för piloter

Sverige har ett bra och väl utvecklat regelverk för nykterhet bland piloter. Bland annat har Sverige ett tillägg som innebär att piloten ska kunna köra bil 8 timmar före flygning utan att bryta mot svensk lag, vilket i princip innebär total nykterhet. Bedömningen sker i dag genom att piloten före, under och efter flygning träffar personer med stort flygsäkerhetsmedvetande och stor kunskap. Vid misstanke är personal skyldig att anmäla detta. Svagheten i detta system är inte regelverket utan den mänskliga faktorn. Den tekniska utvecklingen ger i dag möjlighet att kontrollera alla piloter. Regeringen bör därför utreda en modell med obligatorisk nykterhetskontroll för alla piloter varje gång de ska flyga.

Tillåt kommuner och regioner att upphandla flygtrafik

Flera regioner och kommuner har uttryckt en vilja att upphandla linjer som man utifrån jobb och regional utveckling anser särskilt betydelsefulla. I dag medger inte svensk lag detta. Regeringen bör tillsätta en utredning som ser över möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flyglinjer.

Maria Stockhaus (M)

Sten Bergheden (M)

Anders Hansson (M)

Åsa Coenraads (M)

Helena Storckenfeldt (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)