

Motion till riksdagen 2023/24:399

av **Jimmy Ståhl m.fl. (SD)**

En konkurrenskraftig svensk flygindustri

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underkasta flygskatten en kritisk granskning och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringsstöd för utbyggnad av 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 skärpta 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 drönarattacker mot flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljösatningar 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 driftstöd 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.

Motivering

Sverigedemokraterna ser flygets stora betydelse för Sverige och vill värna dess existens och fortsatta utveckling. Flyget möjliggör transporter av personer och gods mellan små regionala delar av Sverige och våra stora städer samt till resten av världen. Ett normalt år genererar flyget cirka 40 miljoner resenärer till svenska flygplatser, vilket i sin tur genererar utbildningsmöjligheter, jobb och tillväxt. Flygtrafiken tillgodoser både medborgarnas och näringslivets behov men är även en förutsättning för att försvar, sjukvård och polis ska fungera. Strategin för en konkurrenskraftig svensk flygindustri omfattar inte enbart flyget som trafikslag utan inkluderar en väl sammanhållen infrastruktur med andra trafikslag samt digital informationsöverföring och infrastruktur. Den svenska flygindustrin är även av stor betydelse för att konkurrenssäkra Sverige som en ledande kunskaps- och industrination. Det är därför av stor vikt att tillgodose tillgängligheten till flygplatser samt att lyfta de svenska företag som både direkt och indirekt är en del av den svenska flygindustrin. Den svenska flygindustrin bidrar med cirka 40 000 direkta arbetstillfällen och är både direkt och indirekt kopplad till alla typer av företag i hela varukedjan oavsett storlek, bolagsform eller profession. Flygindustrin är forskningsintensiv med nära relation till bland annat rymdindustrin och andra högteknologiska områden. Sverige har goda förutsättningar att driva en stark flygindustri tack vare våra utbildningar samt tillgång till välrenommerade flygtekniska svenska bolag och adekvat arbetskraft. Flygindustrin är dock hårt ansatt genom sund och mindre sund konkurrens och den internationella konkurrensen är knivskarp. Det finns många andra faktorer som påverkar den svenska flygindustrin, men Sverige har goda möjligheter att hävda sig internationellt tack vare bra utbildningsmöjligheter, spetskompetens, flygtekniskt inriktade branscher och industrier, forskning och utveckling. För att behålla vår position

som en flyg- och kunskapsnation behöver arbetet med upphandlingar och internationella avtal stärkas. Nationella lagförslag bör heller inte överregleras och generera onödiga administrativa kostnader för såväl företag som skattebetalare. För att tillförsäkra en hållbar flygindustri behöver samtidigt arbetet avseende arbetsvillkor, koldioxidläckage och säkerhet främjas. Sammanfattningsvis är flyget av största betydelse för Sverige som tillväxt-, turist- och kunskapsnation samt internationell affärspartner. Sverige har många anledningar att värna flyget som transportmedel.

1 Nej till flygskatt

Den införda flygskatten syftar till att reducera utsläpp av växthusgaser och verka för en minskning av flygresandet i en regional, europeisk och global kontext. Vid resor från en svensk flygplats är skatten upp till 424 kronor beroende på destination. Den statsfinansiella nettoeffekten kan därmed bli negativ beroende på vidden av kompensationen för särskilt drabbade flygplatser. Den minskning av växthusgasutsläpp som kan åstadkommas genom en svensk flygskatt är vidare mycket liten ur ett globalt perspektiv samtidigt som konsekvenserna för vissa delar av Sverige blir dramatiska.

Flyget har liksom alla andra trafikslag en viss miljöpåverkan och målet är att minska denna. Införandet av flygskatten är ett alldeles för högt pris för en väldigt marginell miljövinst. Flygsektorn ingår även redan i det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter och finansierar därmed redan införande av utsläppsreducerande teknik. Eftersom systemet är marknadsbaserat åstadkoms därmed maximal reduktion till lägsta möjliga kostnad. Dessutom är Sveriges utsläpp av växthusgaser per capita redan bland de lägsta inom OECD. Flygskatten är därför kontraproduktiv ur ett samhällsperspektiv och regeringen bör överväga att planera för dess avskaffande.

2 Investeringsstöd till flygplatser

Det finns ett behov för både små och stora flygplatser av att bygga ut kapaciteten för att möjliggöra fler avgångar och trafik av större flygplan, minimera negativa miljöeffekter samt förstärka infrastrukturen som är kopplad till respektive flygplats. Införande av ett investeringsstöd, i syfte att exempelvis bygga ut, utveckla och förbättra existerande infrastruktur och som inte strider mot europeiska konkurrensregler, ska därför utredas.

3 Bygg ut Arlanda flygplats

Arlanda har en viss särställning och betydelse som Sveriges största flygplats och 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 behöver framtidens trafikvolym och kommande generationers flygbehov ses över. 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.

4 Riksintresseflygplatser

Ett riksintresse ska skydda anläggningar mot åtgärder som försvårar åtkomsten till eller funktionen av det skyddade objektet. Fler flygplatser bör ligga till grund för detta skydd än idag, eftersom flygplatser är av stor betydelse vid extraordinära händelser. Ett riksintresse innebär inte ansvar för ekonomi eller förvaltning, men enligt Trafikverket, som pekar ut dessa intressen, är avsikten att säkra den framtida funktionen och nyttjandet. Vi anser att en översyn behöver göras gällande riksintresseflygplatser för att på så sätt poängtera betydelsen av att bevara flyginfrastruktur.

5 Trygg och säker flygindustri

Sverigedemokraterna applicerar inga ideologiska värderingar i de olika trafikslagen. Tryggheten ska prioriteras oavsett trafiksätt och ett omfattande säkerhetsarbete ska genomföras för att förebygga kapningar, attentat och triggerfaktorer samt nya typer av ideologisk brottslighet. Säkerheten ska ökas och nya rutiner införas för att underlätta resandet både inom och utanför Europa.

6 Neutral arbetsuniform på statliga flygplatser

Flyget har utöver resor och transporter också en viss särställning när det gäller att marknadsföra Sverige som turist-, handels- och industrination. Personer som reser till och från Sverige med flyg ska bemötas med respekt och professionalism. Arbetande personal ska kunna kännas igen utifrån både profession och identitet, men även med en viss mån av religiös neutralitet för att tydliggöra att Sverige är en sekulär välfärdsstat. Uniformer på arbetande personal på statliga flygplatser ska utformas neutralt med betoning på säkerhet, öppenhet och igenkännbarhet gentemot kollegor och resenärer. Arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap.

7 Ökad säkerhet på direktlinjer

Det finns ett behov av att förenkla resandet samtidigt som ökad säkerhet är viktigt. 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. Kapacitet, teknik och anslutande infrastruktur behöver ses över och byggas ut för att säkerställa särskilda direktlinjer.

8 Stärkta nykterhetskontroller på flygplatser

Nykterhetskontroller är positivt oavsett transportslag. Trenden är dock ett minskat antal nykterhetskontroller inom flyget. Regelbundna kontroller inom yrkestrafiken förhindrar olyckor men fungerar även proaktivt för piloter och övrig personal och genererar ett ökat förtroende för flygpersonal och flygbolag. Resurserna till polisen ska utökas för ett ökat antal nykterhetskontroller i nära anslutning till flygplatser.

9 Rätt att använda videokamera i tjänsteutövandet

Trygghet och säkra transporter är viktigt. När övervakningskameror används minskar brottsligheten. I infrastrukturen där miljontals personer färdas varje dag har kameror en

viktig funktion för att förebygga brottslighet. Tunnelbanan, bussar, spårvagnar och bland annat plattformar vid stationer är idag utrustade med kameror. Parkeringsvakter, vaktare, militärer och poliser bär redan idag kamera på jobbet. Antalet hot minskar när folk ser att de bär videokamera. Som ett led i att stävja det ökande våldet bör personal som arbetar som t.ex. ombordpersonal på flyg men även flygplatspersonal ges möjlighet att bära kameror som en del av arbetsutrustningen.

De kameror som personalen bär aktiveras genom att linsskyddet på kameran fälls ned. Inget material som spelas in kan redigeras, utan filmerna lagras som låsta filer. Bara de filer som ska användas vid en eventuell polisanmälan sparas. Allt annat material raderas. Om en konflikt eller ett brott uppstår är det enklare att utreda vad som hänt med hjälp av filmerna, och personalens trygghet ökar.

10 Förtydliga luftfartslagen och luftfartsförordningen

Sveriges flygindustri har under senare tid fått uppleva en ny typ av brottslighet där förövaren utför ett slags sabotage genom att aktivt och uppsåtligt motsätta sig flygpersonalens anvisningar och gällande säkerhetsrutiner. Detta agerande har bland annat använts för att förhindra verkställande av utvisningar. Det är allvarligt att vissa individer ställer sig över svensk lag. Ett problem är att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt tydlig. Luftfartslagen och luftfartsförordningen bör snabbutredas och förtydligas.

11 Minimistraff i luftfartslagen

Den nuvarande luftfartslagen är inte tillräckligt långtgående och en översyn avseende vilka gärningar som ska anses straffbara bör skyndsamt ske. Luftfartslagen och luftfartsförordningen behöver snabbutredas gällande möjligheten att öka minimistraffet i dessa lagar.

12 Underlätta för drönare

Genom att använda drönare kan kostnader för leveranser till svåråtkomliga platser minskas. Drönare kan också med fördel nyttjas vid övervakning exempelvis för att upptäcka skogsbränder och för gränsbevakning. Med hjälp av drönare möjliggörs välfärdstransporter som tidigare inte var möjliga. På västkusten görs det försök att transportera hjärtstartare ut till skärgården med hjälp av drönare. Det är därför angeläget att regeringen utreder var i landet drönare kan göra mest nytta. Vidare kan utredningen peka ut eventuella undantag som underlättar försök med olika drönartransporter samt övervakningsflyg.

13 Skydd mot drönare

Drönare innebär stora möjligheter i många sammanhang, men kan också ge upphov till problem. Drönarna utgör en stor säkerhetsrisk för flyget och det finns regler som drönarpiloterna skall följa, regler som tyvärr inte alltid efterföljs. Dessutom kan drönare användas som ett sätt att avsiktligt störa eller helt stoppa flygtrafiken. Detta är förhållandevis lätt att genomföra, men effekterna blir stora, i synnerhet när det får följdverkningar på internationell trafik.

För att undvika eller minimera störningar på flygplatser bör regeringen ta fram en plan för hur man lämpligast stoppar denna typ av attacker. Åtgärder måste vidtagas mot de drönpiloter som väljer att bryta mot flygförbudszonerna och regeringen bör ta fram en plan för hur drönare snabbt och effektivt kan avlägsnas från ett flygplatsområde. Detta för att undvika onödigt långa stopp i flygtrafiken där man måste leda om flygplanen till andra flygplatser.

14 Miljösatsningar som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningar av koldioxidläckage

Miljöproblem i allmänhet och växthusgaser i synnerhet tar inte hänsyn till nationsgränser. En konstruktiv och realistisk miljöpolitik utgår från det mest slagkraftiga och kostnadseffektiva sättet att bekämpa miljöförstöring globalt. Alltför betungande ekonomiska pålagor som läggs på svenska företag och flygindustrin resulterar i att svensk produktion och industri flyttar till mindre nogräknade nationer med sämre reglerade miljömål, vilket resulterar i ökade utsläpp. Koldioxidläckage bidrar till en negativ utveckling. Miljösatsningar som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningarna gällande koldioxidläckage och satsningar ska styras mot internationella åtgärder och forskning framför höjda skatter på flygande.

15 Beredskapsflygplatser

Landets beredskapsflygplatser är av vital betydelse för viktiga samhällsfunktioner i samhället. Det kan gälla allt från ambulansflygningar och brandbekämpning till Försvarmarsmaktens olika behov. Det är därför viktigt att de flygplatser som bedriver beredskapsverksamhet av olika slag, oavsett vem som är huvudman för själva flygplatserna, får status som beredskapsflygplatser och kompenseras för sina merkostnader för dessa tjänster av staten.

16 Ersättning för jourverksamhet

Flygplatser är en viktig del av svensk infrastruktur. Runt om i Sverige slåss kommuner och regioner för att kunna behålla sina flygplatser, något som blivit en allt större ekonomisk börda på grund av pandemin. Våra regionala flygplatser utför flera viktiga insatser för samhället, såsom ambulanstransporter, sjö- och fjällräddning och brandspaning, samt ger stöd till flera myndigheter. Denna typ av insatser bör kvalificera våra regionala flygplatser att klassificeras som beredskapsflygplatser. Därutöver bör alla typer av jourverksamhet som sker på flygplatserna ersättas ekonomiskt.

17 Driftsstöd till icke-statliga flygplatser

Sverige är ett stort och glesbefolkat land. Detta gör att det finns ett stort behov av flygtransporter i Sverige. Tidigare tog staten ett större helhetsansvar för flygplatser i Sverige. Tyvärr har staten under åren avyttrat flera flygplatser, varav många motvilligt tagits över av kommuner och regioner. Staten har dock valt att behålla de mest frekvent trafikerade och mest lukrativa i sin egen ägo. Det borde dock vara i statens intresse att man kan ha en väl fungerande flyginfrastruktur och tillgänglighet i hela landet. Vi anser därför att staten bör utreda hur vi på bästa sätt kan stödja de icke statligt ägda flygplatserna finansiellt.

18 Elflyg

Nyligen gav den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten Easa för första gången typcertifikat till ett elflygplan, vilket beskrivs som det första steget mot kommersiellt användande av planet. Elflyget har potential och forskningen gällande elflyg bör bevakas. Detta även om vissa hinder förekommer för att i stor skala kunna konkurrera med den befintliga industrin. Forskningen inom drivmedel går dock framåt på alla områden – även inom batterier och laddinfrastruktur. När energiförhållandena mellan dagens bränsle och exempelvis morgondagens batterier jämnas ut, kommer elflyget att vara mer konkurrenskraftigt. Detta kan på sikt gynna Sverige, eftersom svensk elproduktion redan idag är i stort sett fri från fossila utsläpp. Svenska Heart Aerospace har utvecklat ett eldrivet flygplan som ska kunna tas i drift redan år 2025, med plats för nitton passagerare och med en räckvidd på 40 mil. Eldriften är inte bara klimatsmart, den är också billigare än konventionell teknik och flyget skulle i princip kunna trafikera andra linjer än de som idag är kommersiellt gångbara.

19 Utökat nordiskt samarbete

Genom ett gott samarbete med våra nordiska grannländer kommer övergången till elflyg att kunna bli både billigare och mer effektiv. 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 2040.

20 Infrastruktur för elflyg

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. Slutligen behöver elflygets framtida behov gällande infrastruktur bejakas för att Sverige ska vara ledande inom området.

21 Gemensamt luftrum i Europa

Europeiska kommissionen har sedan 2004 arbetat för ett gemensamt luftrum i Europa. Projektet, kallat Single European Sky, syftar till att alla medlemsländer ska samverka för att effektivisera både flygrutter 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.

Jimmy Ståhl (SD)

Thomas Morell (SD)

Rashid Farivar (SD)

Patrik Jönsson (SD)