

Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU13

Luftfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ny lag om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen. Den föreslagna lagen innehåller kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation). EU-förordningen innehåller bestämmelser som ska öka användningen av och tillgången på hållbara bränslen inom luftfarten och ingår i EU:s klimatpaket Fit for 55. Den föreslagna lagen innehåller bl.a. regler om sanktionsavgift, tillsyn och överklagande. Lagförslaget innebär även att regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av EU-förordningen. I lagen anges också vilka befogenheter tillsynsmyndigheten har vid tillsyn. Den föreslagna lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2025. Utskottet föreslår samtidigt att riksdagen avslår förslagen i två följdmotioner.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår samtliga övriga motionsyrkanden, bl.a. med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående utrednings- och beredningsarbete. Motionsyrkandena handlar bl.a. om statliga och regionala flygplatser, beredskapsflygplatser, säkerhetsrelaterade frågor inom luftfarten, flygets klimatpåverkan och elflyg.

I betänkandet finns 27 reservationer (S, SD, V, C, MP).

Behandlade förslag

Proposition 2024/25:118 Säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport.

Fyra yrkanden i två följdmotioner.

Två yrkanden i följdmotioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera.

Cirka 80 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut4

Redogörelse för ärendet8

 Ärendet och dess beredning.....8

 Propositionens huvudsakliga innehåll8

Utskottets överväganden.....9

 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om
 säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport.....9

 Finansiering och stöd till regionala flygplatser.....16

 Beredskapsflygplatser31

 Arlanda, Bromma och Skavsta flygplats37

 Riksintresseflygplatser48

 Ett gemensamt europeiskt luftrum.....50

 Flygets klimatpåverkan53

 Beräkningar av koldioxidläckage69

 Insatser för att utveckla elflyget71

 Ökad säkerhet vid flygresor.....79

 Flygtrafikledning och krisberedskap89

 Utbildning av piloter som flyger fallskärmschoppare92

 Vissa flygplatsrelaterade frågor.....95

 Drönare.....98

 Hinderbelysning vid vindkraftverk.....103

 Luftfartsavtal och direktflygförbindelse mellan Sverige och vissa
 länder.....107

Reservationer110

 1. Omfattning och möjlighet till nedsättning av sanktionsavgifter,
 punkt 2 (V)110

 2. Omfattning och möjlighet till nedsättning av sanktionsavgifter,
 punkt 2 (MP)111

 3. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 3 (S).....111

 4. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 3 (C)112

 5. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 3 (MP)113

 6. Beredskapsflygplatser, punkt 4 (S).....114

 7. Beredskapsflygplatser, punkt 4 (SD).....115

 8. Beredskapsflygplatser, punkt 4 (C)116

 9. Arlanda, Bromma och Skavsta flygplats, punkt 5 (S).....117

 10. Arlanda, Bromma och Skavsta flygplats, punkt 5 (V, MP)118

 11. Riksintresseflygplatser, punkt 6 (SD).....119

 12. Flygets klimatpåverkan, punkt 8 (S).....119

 13. Flygets klimatpåverkan, punkt 8 (V)120

 14. Flygets klimatpåverkan, punkt 8 (C)121

 15. Flygets klimatpåverkan, punkt 8 (MP)122

 16. Beräkningar av koldioxidläckage, punkt 9 (SD).....124

 17. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 10 (S).....124

 18. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 10 (SD).....125

 19. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 10 (C)126

 20. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 11 (S)127

 21. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 11 (SD)127

 22. Flygtrafikledning och krisberedskap, punkt 12 (SD).....129

23. Vissa flygplatsrelaterade frågor, punkt 14 (SD)	130
24. Drönare, punkt 15 (S)	130
25. Drönare, punkt 15 (SD)	131
26. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 16 (C).....	132
27. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 16 (MP).....	132
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	134
Propositionen	134
Följdmotionerna	134
Motioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28	134
Motioner från allmänna motionstiden 2024/25	135
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	143

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport

1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2024/25:118.

2. Omfattning och möjlighet till nedsättning av sanktionsavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:3356 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt

2024/25:3359 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2.

Reservation 1 (V)

Reservation 2 (MP)

Motionsförslag från allmänna motionstiden

3. Finansiering och stöd till regionala flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 8,

2024/25:1560 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),

2024/25:1639 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,

2024/25:1987 av Ann-Sofie Alm (M),

2024/25:2274 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:2279 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:2362 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 48, 51 och 67,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 58 och

2024/25:3183 av Bo Broman (SD).

Reservation 3 (S)

Reservation 4 (C)

Reservation 5 (MP)

4. Beredskapsflygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:123 av Rashid Farivar (SD) yrkande 1,

2024/25:510 av Josef Fransson (SD),

2024/25:1234 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) yrkande 5,

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 12,

2024/25:2262 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 53 och 68,
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 65 och
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 31.

Reservation 6 (S)

Reservation 7 (SD)

Reservation 8 (C)

5. Arlanda, Bromma och Skavsta flygplats

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1693 av Sofia Amloh m.fl. (S) yrkande 2,
2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4,
2024/25:2363 av Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M),
2024/25:2514 av Mathias Tegnér m.fl. (S) yrkande 18,
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 66 och
2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 20.

Reservation 9 (S)

Reservation 10 (V, MP)

6. Riksintresseflygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1407 av Björn Söder m.fl. (SD) yrkande 11 och
2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 1.

Reservation 11 (SD)

7. Ett gemensamt europeiskt luftrum

Riksdagen avslår motion

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 15.

8. Flygets klimatpåverkan

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1693 av Sofia Amloh m.fl. (S) yrkande 1,
2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 8,
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11,
2024/25:2179 av Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S),
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 134,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 76 och 77,
2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 29,
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 60–62 och
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 65.

Reservation 12 (S)

Reservation 13 (V)

Reservation 14 (C)

Reservation 15 (MP)

9. Beräkningar av koldioxidläckage

Riksdagen avslår motion

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11.

Reservation 16 (SD)

10. Insatser för att utveckla elflyget

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 13 och 14,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 49 och 50,

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 30,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 59 och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 64.

Reservation 17 (S)

Reservation 18 (SD)

Reservation 19 (C)

11. Ökad säkerhet vid flygresor

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 4–8 och 10,

2024/25:2104 av Lars Beckman (M) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 63.

Reservation 20 (S)

Reservation 21 (SD)

12. Flygtrafikledning och krisberedskap

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1407 av Björn Söder m.fl. (SD) yrkandena 12 och 13 samt

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 16.

Reservation 22 (SD)

13. Utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare

Riksdagen avslår motion

2024/25:691 av Eric Palmqvist m.fl. (SD).

14. Vissa flygplatsrelaterade frågor

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1090 av Gustaf Göthberg (M),

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3 och

2024/25:1840 av Kristina Axén Olin (M).

Reservation 23 (SD)

15. Drönare

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 9 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 64.

Reservation 24 (S)

Reservation 25 (SD)

16. Hinderbelysning vid vindkraftverk

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1032 av Magnus Berntsson (KD),

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9,

2024/25:2315 av Åsa Eriksson m.fl. (S) och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 105.

Reservation 26 (C)

Reservation 27 (MP)

17. Luftfartsavtal och direktflygförbindelse mellan Sverige och vissa länder

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:2521 av Maria Stockhaus m.fl. (M) och

2024/25:3010 av Markus Wiechel m.fl. (SD).

Stockholm den 13 maj 2025

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Aylin Nouri (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP) och Johanna Rantsi (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas regeringens proposition 2024/25:118 Säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport. Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1 och regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Med anledning av propositionen har två följdmotioner med fyra yrkanden lämnats. Vidare behandlas två yrkanden som väckts i följdmotioner med anledning av proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera och 76 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25. En förteckning över de behandlade motionsförslagen finns i bilaga 1.

Vid utskottets sammanträde den 8 april 2025 lämnade företrädare för Swedavia information om bl.a. framtiden för Bromma flygplats. Vid utskottets sammanträde den 10 april 2025 lämnade representanter för Transportföretagen Flyg information om olika frågor som behandlas i detta betänkande. Vid utskottets sammanträde den 6 maj 2025 lämnade representanter för Föreningen Svenskt Flyg information om flygbranschens reviderade färdplan för fossilfri konkurrenskraft.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen. Lagen innehåller kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation). I lagen behandlas frågor om sanktionsavgift, tillsyn och överklagande. Lagförslaget innebär att regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av EU-förordningen. I lagen anges också vilka befogenheter tillsynsmyndigheten har vid tillsyn.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2025.

Utskottets överväganden

Disposition

Betänkandet är disponerat så att utskottet inleder med att behandla propositionen. Därtill behandlar utskottet motioner om förslag på tillkännagivanden till regeringen i frågor som anknyter till propositionen. Därefter behandlas de motionsyrkanden från främst den allmänna motionstiden 2024/25 som berör frågor inom området luftfart.

Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till ny lag om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen. Den föreslagna lagen innehåller kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation). Riksdagen avslår samtidigt motionsyrkanden om lagförslagets omfattning och möjligheten till nedsättning av sanktionsavgift.

Jämför reservation 1 (V) och 2 (MP).

Bakgrund

EU:s klimatpaket och hållbara lufttransporter

EU-förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) innehåller bestämmelser som ska öka användningen av och tillgången på hållbara bränslen inom luftfarten. EU-förordningen ReFuelEU Aviation ingår i EU:s klimatpaket, det s.k. 55-procentpaketet (Fit for 55), som ska bidra till att EU når sitt mål om att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 procent till 2030, jämfört med 1990.

EU-förordningen omfattar alla flyg som avgår från en unionsflygplats, dvs. en flygplats inom EU som har fler än 800 000 passagerare eller godstrafik på mer än 100 000 ton frakt per år, och innehåller krav på att flygbränslen som tillhandahålls vid en unionsflygplats, i viss omfattning, ska bestå av hållbart flygbränsle och att sådant hållbart flygbränsle ska tankas. Vidare ställs krav på

att underlätta tillgången till hållbara flygbränslen. För att uppfylla dessa krav och själva syftet med EU-förordningen ställs därför krav på luftfartygsoperatörerna, flygbränsleleverantörerna och ledningsenheterna på unionsflygplatserna.

Om krav på flygbränsleleverantörer

Flygbränsleleverantörer som omfattas av EU-förordningen ska säkerställa att allt flygbränsle som tillhandahålls luftfartygsoperatörer vid varje unionsflygplats innehåller en minimiandel hållbart flygbränsle, inklusive en minimiandel syntetiskt flygbränsle i enlighet med de värden och tillämpningsdatum som anges i EU-förordningen. Flygbränsleleverantörer ska gradvis öka inblandningen av hållbara flygbränslen i fossilt flygbränsle fr.o.m. den 1 januari 2025 då miniminivån är 2 procent hållbara flygbränslen. Vidare är miniminivån 6 procent fr.o.m. den 1 januari 2030 och då införs även ett särskilt krav på inblandning av syntetiska flygbränslen med en miniminivå på 0,7 procent. Miniminivån höjs sedan successivt vart femte år fram till 2050 då den ligger på 70 procent, varav minst 35 procent syntetiska flygbränslen.

Bränsleleverantörerna ska årligen uppfylla miniminivåerna och rapportera vilka totala volymer flygbränsle de levererar, inklusive andelen hållbara flygbränslen och deras livscykelutsläpp.

Om krav på luftfartygsoperatörer och undantag

Luftfartygsoperatörer har ett tankningskrav som innebär att den årliga mängd flygbränsle som de ska tanka vid en unionsflygplats ska vara minst 90 procent av det årliga flygbränslebehovet. För att säkerställa lika villkor på hela unionens lufttransportmarknad och undvika s.k. ekonomitankning, dvs. att flygbolag väljer att föra med sig extra bränsle till Sverige från ett land med billigare bränsle, krävs att den mängd bränsle som tankas före avgången från en viss unionsflygplats motsvarar den mängd bränsle som behövs för att genomföra de flygningar som avgår från den flygplatsen. Flygbolagen ska årligen rapportera bl.a. den totala mängd flygbränsle som tankats vid varje unionsflygplats. För varje inköp av hållbart flygbränsle ska bolagen även rapportera vilken typ och andel av hållbart flygbränsle de tankar, och varifrån det levererats.

Kravet på tankning gäller inte flygningar för samhällsviktiga uppgifter som t.ex. militära ändamål, brandbekämpning, sjuktransporter och polisen. Reglerna i EU-förordningen öppnar dock för möjligheten att tillämpa regleringen även för flygningar som utför samhällsviktiga tjänster. Flygplatserna ska i sin tur se till att det finns nödvändig infrastruktur på plats som gör det möjligt att tanka hållbara flygbränslen. Luftfartygsoperatörerna är tilldelade eller kommer att tilldelas en administrerande medlemsstat.

Om unionsflygplatser m.m.

EU-förordningens krav på att hållbara flygbränslen ska finnas på alla unionsflygplatser och att flygbolagen åläggs att tanka där syftar till att upprätthålla en konkurrensneutralitet mellan olika flygplatser och flygbolag. Till och med

den 31 december 2034 finns dock en flexibilitetsmekanism i EU-förordningen som innebär att flygbränsleleverantörerna kan leverera flygbränsle som innehåller en högre andel hållbart flygbränsle på vissa flygplatser för att kompensera för en lägre andel på andra flygplatser. Under denna övergångsperiod tillåts således andelen hållbart flygbränsle variera mellan olika unionsflygplatser på så sätt att en flygbränsleleverantör för varje rapporteringsperiod får tillhandahålla minimiandelar hållbart flygbränsle som ett viktat genomsnitt för allt flygbränsle som leverantören levererat på unionsflygplatser under den rapporteringsperioden.

Unionsflygplatsernas ledningsenheter ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att underlätta luftfartygsoperatörernas tillgång till flygbränslen som innehåller den minimiandel hållbart flygbränsle som krävs enligt EU-förordningen. Under 2024 uppfyllde följande fem svenska flygplatser kriterierna för unionsflygplats: Göteborg Landvetter flygplats, Luleå Kallax flygplats, Malmö Sturup flygplats, Stockholm Arlanda flygplats och Stockholm Bromma flygplats.

Enligt EU-förordningen finns det även möjlighet för en flygplats som inte uppfyller kriterierna för unionsflygplats att frivilligt ansluta sig till regelverket.

Om sanktioner vid överträdelser av regler

EU-förordningen kräver effektiva sanktioner för överträdelser och medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelser och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande, och särskilt beakta överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning. Regler om sanktioner ska finnas för luftfartygsoperatörer, unionsflygplatsernas ledningsenhet och flygbränsleleverantörer som omfattas av EU-förordningen.

Om behöriga myndigheter

Enligt EU-förordningen ska medlemsstaterna utse den eller de behöriga myndigheter som ska ansvara för att genomföra förordningen, och en huvuduppgift för dem är att utfärda sanktioner för flygbränsleleverantörer, luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsernas ledningsenheter som inte följer regleringen. Medlemsstaterna ska även säkerställa att deras behöriga myndigheter utför uppgifter för tillsyn och det innebär att de även ska utöva en mer allmän kontroll över att EU-förordningen följs, utan att det finns anledning att påföra sanktioner.

Nuvarande svenska bestämmelser som rör hållbara flygbränslen

Lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen trädde i kraft den 1 juli 2018 och innehåller bestämmelser om att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel (reduktionsplikt).

Den 1 augusti 2021 infördes en reduktionsplikt även för flygfotogen som innebär att leverantörer av flygfotogen är skyldiga att blanda in förnybara eller andra fossilfria drivmedel i fossil flygfotogen.

Inom Regeringskansliet har promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt arbetats fram (dnr KN2024/01751). I promemorian föreslås att bestämmelserna om reduktionsplikt för flygfotogen ska upphävas den 1 juli 2025 och att de inte ska tillämpas under perioden januari–juni 2025. Promemorian remissbehandlades under hösten 2024 och har beretts inom Regeringskansliet.

Regeringen överlämnade den 13 mars 2025 propositionen Nya regler för datacenter och hållbara bränslen samt en ny reduktionsplikt (prop. 2024/25:131) till riksdagen. I propositionen föreslår regeringen bl.a. lagändringar som syftar till att anpassa svensk rätt till EU-förordningen om ReFuelEU Aviation samt ändringar som genomför de förslag avseende reduktionsplikten som regeringen har aviserat i budgetpropositionen för 2025. Propositionen bereds av miljö- och jordbruksutskottet under våren 2025.

Propositionen

Införandet av en ny lag och undantag från EU-förordningens tankningskrav

Regeringen föreslår att det ska införas en ny lag med bestämmelser som kompletterar EU-förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation). EU-förordningen är direkt tillämplig i Sverige. Regeringen pekar på att en EU-förordning inte får införlivas eller transformeras till nationell rätt och att medlemsstaterna inte får utfärda bestämmelser i sådana frågor som regleras i förordningen.

Regeringen föreslår vidare att den myndighet som regeringen bestämmer ska pröva frågor om undantag från tankningskravet.

Tillsyn

Regeringen föreslår att den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att EU-förordningen följs och i övrigt utföra de uppgifter som framgår av EU-förordningen och av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av EU-förordningen.

Tillsynsmyndigheten ska i den utsträckning det behövs för tillsynen få upplysningar och ta del av handlingar samt få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder.

Regeringen föreslår vidare att tillsynsmyndigheten ska få besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter. Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Enligt regeringens förslag ska Polismyndigheten på begäran av tillsynsmyndigheten lämna den hjälp som behövs för tillsynen. Regeringen eller den

myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för myndighetens kostnader för prövning och tillsyn.

I propositionen påminns om att regeringen i förordningen (2024:1002) om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen har beslutat att Transportstyrelsen och Statens Energimyndighet är behöriga myndigheter enligt EU-förordningen.

Sanktioner vid överträdelser och överklagande

Sanktionsavgift för flygbränsleleverantörer

I enlighet med EU-förordningen ska medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner vid överträdelse av bestämmelserna i förordningen och alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att bestämmelserna tillämpas.

Regeringen föreslår att flygbränsleleverantörer ska betala sanktionsavgift för överträdelser av EU-förordningen. Enligt regeringens förslag ska sanktionsavgift tas ut med ett belopp som är dubbelt så högt som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på

- konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som saknas för att minimiandelen ska kunna anses uppfyllt
- syntetiskt flygbränsle och konventionellt flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som saknas för att minimiandelen ska kunna anses uppfyllt
- konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som avser vilseledande eller felaktig information.

För upprepade överträdelser får sanktionsavgiften bestämmas till ett belopp som motsvarar den minimiavgift som EU-förordningen anger med ett tillägg om högst 10 procent.

Sanktionsavgift för luftfartygsoperatörer

Regeringen föreslår att luftfartygsoperatörer ska betala sanktionsavgift för överträdelser av EU-förordningen. Förslaget innebär att en sanktionsavgift ska tas ut av en luftfartygsoperatör som inte följer tankningskraven i EU-förordningen med ett belopp som är dubbelt så högt som det belopp som motsvarar det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden.

För upprepade överträdelser får sanktionsavgiften enligt regeringens förslag bestämmas till ett belopp som motsvarar den minimiavgift som EU-förordningen anger med ett tillägg om högst 10 procent.

Sanktioner för unionsflygplatser ledningsenhet

En unionsflygplats ledningsenhet är enligt EU-förordningen skyldig att vidta nödvändiga åtgärder för att underlätta för luftfartygsoperatörer att ha tillgång

till hållbart flygbränsle. Regeringen bedömer att ett föreläggande får beslutas om det behövs för tillsynen av en unionsflygplats ledningsenhet och att ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Prövning av sanktionsavgift

Regeringen föreslår att den myndighet som regeringen bestämmer ska pröva frågor om sanktionsavgifter. Förslaget innebär att det inte ska få påföras en sanktionsavgift för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet. Det ska bara få påföras en sanktionsavgift om den som anspråket riktas mot, inom fem år från tidpunkten för överträdelsen, har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift ska avgiften enligt regeringens förslag helt eller delvis sättas ned.

Betalning och verkställighet

Regeringen föreslår att en sanktionsavgift ska betalas till myndigheten senast inom 30 dagar efter det att ett beslut om avgiften har fått laga kraft och att sanktionsavgiften ska tillfalla staten. Vidare ska myndigheten ta ut en dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften om sanktionsavgiften inte har betalats i tid.

Överklagande

Regeringen föreslår att en myndighets beslut ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol i frågor om undantag från tankningskravet, beslut om förelägganden och beslut om att påföra en sanktionsavgift enligt EU-förordningen och den föreslagna lagen. Enligt regeringens förslag ska prövningstillstånd krävas vid överklagande till kammarrätten.

Ikraftträdande

EU-förordningen har trätt i kraft och regeringen menar att den föreslagna lagen därför bör träda i kraft så snart det är möjligt, vilket regeringen bedömer är den 1 juli 2025.

Förslagets konsekvenser

Enligt regeringens bedömning innebär de förslag som lämnas i propositionen att den eller de myndigheter som är behöriga myndigheter enligt EU-förordningen kommer att få nya uppgifter. Regeringen bedömer samtidigt att förslagen inte har någon påverkan på statens budget eller jämställdheten.

Motionerna

Malin Östh m.fl. (V) framför i kommittémotion 2024/25:3356 yrkande 1 att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag som innebär att

möjligheten till nedsättning respektive befrielse av sanktionsavgift ytterligare begränsas. Enligt motionärerna ger den föreslagna lydelsen av nedsättningsgrunderna utrymme för en vidare tolkning än vad som framgår av EU-förordningen och det framstår även som att regeringens förslag innebär att möjligheten att befrias från sanktionsavgift är betydligt större än vad som medges i EU-förordningen. Motionärerna framför vidare i yrkande 2 att regeringen bör säkerställa att sanktionsavgifterna går till flygets omställning.

Linus Lakso m.fl. (MP) anser i kommittémotion 2024/25:3359 yrkande 1 att regeringen behöver vidta åtgärder för att regelverket i denna proposition ska gälla för samtliga flygplatser i det nationella basutbudet. Motionärerna pekar på att det endast är en handfull av Sveriges flygplatser som kommer att omfattas av regelverket för ReFuelEU Aviation. Motionärerna framför i yrkande 2 att regeringen bör återkomma med ett omarbetat förslag som innebär att nedsättning respektive befrielse av sanktionsavgift begränsas. Regeringens förslag innebär enligt motionärerna att möjligheten att befrias från sanktionsavgift är klart större än vad som medges i EU-förordningen.

Utskottets ställningstagande

Regeringens lagförslag

Utskottet har tagit del av och välkomnar regeringens förslag till en ny lag som innehåller kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation). Utskottet noterar att den föreslagna lagen bl.a. innehåller bestämmelser om när och hur sanktionsavgifter ska påföras för överträdelser av EU-förordningen samt olika regleringar om tillsyn och överklagande. Utskottet ser positivt på att den nya lag som föreslås innebär att Sverige inför de regler som krävs för att följa EU-förordningen och leva upp till dess mål om att minska utsläppen från luftfarten. Utskottet anser därmed att riksdagen bör ställa sig bakom regeringens lagförslag.

Omfattning och möjlighet till nedsättning av sanktionsavgifter

Med anledning av propositionen har motionsförslag lämnats om att begränsa möjligheten till nedsättning respektive befrielse från sanktionsavgift. Utskottet vill här liksom regeringen peka på att bristande efterlevnad av kraven i EU-förordningen kan påverkas av att tillgången till hållbara flygbränslen i nuläget är begränsad. I och med att sanktionsavgiftssystemet bygger på ett strikt ansvar anser utskottet i likhet med regeringen att det bör finnas utrymme för att sätta ned sanktionsavgiften eller ta bort den helt under vissa omständigheter. Utskottet konstaterar att detta är något som också EU-förordningen ger utrymme för under vissa angivna omständigheter. I enlighet med EU-förordningen får en luftfartygsoperatör befrias från en sanktionsavgift om operatören kan visa att skyldigheten att uppfylla kraven som föranlett avgiften orsakats av exceptionella och oförutsedda omständigheter utanför operatörens

kontroll. Utskottet delar regeringens uppfattning att det bör framgå av lagen att den myndighet som är behörig får avstå från att helt eller delvis ta ut sanktionsavgiften om överträdelsen är ringa eller ursäktlig eller om det annars skulle vara oskäligt att ta ut avgiften med hänsyn till omständigheterna. Utskottet anser därmed att det inte finns anledning för regeringen att återkomma med ett ändrat lagförslag i denna del.

I fråga om motionsförslaget om att säkerställa att sanktionsavgifterna går till flygets omställning konstaterar utskottet att det vanliga är att sanktionsavgifter tillfaller staten och att det inte finns skäl att i detta fall göra något avsteg. Utskottet ser dock positivt på vad som framgår av EU-förordningen om att medlemsstaterna ska sträva efter att intäkterna från sanktionsavgifterna används för att stödja forsknings- och innovationsprojekt på bl.a. området hållbara flygbränslen. Utskottet påminner i sammanhanget även om att EU-förordningen innebär att medlemsstaterna senast i september 2026 och därefter vart femte år ska återrapportera om användningen av de sammanlagda intäkterna från sanktionsavgifter och informera om de åtgärder som har vidtagits för att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen.

När det slutligen gäller motionsförslaget om att regeringen bör vidta åtgärder för att regelverket i propositionen ska gälla för samtliga flygplatser i det nationella basutbudet påminner utskottet om att regelverket i EU-förordningen omfattar unionsflygplatser, men att det även finns möjlighet för en flygplats som inte uppfyller kriterierna för unionsflygplats att på frivillig bas ansluta sig till regelverket. Utskottet ser positivt på möjligheten till frivillig anslutning och anser att reglerna inte bör vara mer långtgående än detta.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2024/25:3356 (V) yrkandena 1 och 2 och 2024/25:3359 (MP) yrkandena 1 och 2.

Finansiering och stöd till regionala flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om finansiering och stöd till regionala flygplatser. Utskottet hänvisar till de resurser som tillförs på området samt vidtagna och pågående insatser. Utskottet påminner om den översyn av statens ansvar för det svenska flygplatssystemet som har genomförts och välkomnar den nya förordning om driftstöd till de regionala flygplatserna som regeringen beslutade om i juli 2024.

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

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 58 behovet av förstärkt nationell samordning av luftfartens infrastruktur.

Motionärerna pekar på att Sverige är starkt beroende av en väl fungerande flygtrafik och att en effektiv och hållbar flygpolitik därför är av yttersta vikt för både individer och näringsliv och för att hålla samman landet.

Ulrika Heie m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 48 vikten av ett fungerande flyg och regionala flygplatser som ger möjlighet för enskilda och näringslivet att lätt ta sig till andra destinationer inom landet och som därmed skapar arbetstillfällen, förbättrar möjligheterna till turism och binder samman Sverige. Motionärerna framhåller i yrkande 51 att Swedavias vinstdelningsmodell bör utredas i syfte att stärka driftssäkerheten för regionala flygplatser. Motionärerna betonar vidare i yrkande 67 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.

Linus Lakso m.fl. (MP) efterfrågar i kommittémotion 2024/25:1771 yrkande 6 en översyn av flygets undervägsavgifter. Motionärerna påminner om att ordningen med undervägsavgifter är reglerad på EU-nivå och att det bör tillsättas en utredning om de pengar som går till enskilda flygplatser uppfyller EU:s regelverk eller inte.

Linus Lakso m.fl. (MP) efterfrågar i kommittémotion 2024/25:1771 yrkande 6 en översyn av flygets undervägsavgifter. Motionärerna påminner om att ordningen med undervägsavgifter är reglerad på EU-nivå och att det bör ske en utredning om huruvida de pengar som går till enskilda flygplatser uppfyller EU:s regelverk.

Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S) efterfrågar i motion 2024/25:1639 ett statligt övertagande av Ängelholm-Helsingborgs flygplats. Utifrån ett nationellt perspektiv är regionen enligt motionärerna av den digniteten att det torde vara av långsiktigt strategisk betydelse med fortsatt reguljär flygtrafik.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) anser i motion 2024/25:2274 att regeringen bör överväga att utöka den statliga driften av flygplatser. Enligt motionärerna bör detta göras för att säkerställa fortsatt drift och skapa samordningsvinster.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) framför i motion 2024/25:2279 att regeringen bör överväga att upprätthålla samhällsviktiga flyglinjer i Sverige. Enligt motionärerna är det viktigt att Trafikverket har beredskap för att upprätthålla vissa linjer som är samhällsviktiga för kommunikationerna i hela landet.

Bo Broman (SD) framhåller i motion 2024/25:3183 behovet av att verka för att bevara och utveckla de skånska flygplatserna. Enligt motionären spelar de regionala flygplatserna Sturup, Ängelholm och Kristianstad en viktig roll för regionens tillgänglighet och utveckling.

Lars Johnsson m.fl. (M) framhåller i motion 2024/25:1232 yrkande 8 betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige. Enligt motionärerna

är tillgången till bra flygförbindelser avgörande för tillväxten och detta är därmed något som måste beaktas vid planering och satsningar på infrastruktur.

Ann-Sofie Alm (M) efterfrågar i motion 2024/25:1987 en utredning av vilka åtgärder som behövs för att säkra och utveckla Sveriges regionala flygplatser. Enligt motionären är flyget inte bara ett färdmedel utan mer av ett säkerhetspolitiskt riksintresse vars frågor ligger inom många olika departement.

Jesper Skalberg Karlsson (M) framhåller i motion 2024/25:2362 behovet av att överväga nya åtgärder som säkerställer konkurrenskraftiga och tillgängliga flygtransporter till Gotland. Enligt motionären kan detta innefatta ekonomiska incitament, investeringar i infrastruktur och stöd för hållbara transportlösningar, eller andra långsiktiga lösningar.

Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) vill i motion 2024/25:1560 att möjligheten till ett ökat ekonomiskt driftsbidrag till kommunala flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik ses över. Enligt motionärerna står det nu alltmörklart att dessa små flygplatser är i akut behov av ökade driftsbidrag för att öppna flygplatser ska kunna säkerställas.

Bakgrund

Kort om ägande och drift av den svenska flygplatsinfrastrukturen

Infrastrukturen på luftfartsområdet ägs och förvaltas av flera olika aktörer, såväl offentliga som privata. Staten äger, driver och förvaltar de flesta större svenska trafikflygplatser sett till antalet passagerare. Totalt äger den svenska staten 18 flygplatser. I Sverige finns 8 statliga flygplatser där det statligt helägda bolaget Swedavia AB (Swedavia) står för både ägandet och driften. Dessa flygplatser är Kiruna, Umeå, Åre Östersund, Stockholm Arlanda, Bromma Stockholm, Visby, Göteborg Landvetter och Malmö. Swedavia ansvarar även för driften av de kommersiella delarna vid 2 statliga flygplatser som ägs av Försvarsmakten. Dessa är Luleå och Ronneby flygplatser. Vid sidan av dessa 10 statliga flygplatser, som ingår i det nationella basutbudet, finns ytterligare 4 flygplatser som tillhör Försvarsmakten och 34 icke-statliga instrumentflygplatser. De icke-statliga instrumentflygplatserna drivs till största delen av kommuner och/eller regioner. I några fall drivs flygplatser av privata aktörer. Det sistnämnda gäller för flygplatserna Skavsta och Sälen som är majoritetsägda av privata intressenter.

Svenska regionala flygplatser

Som framgår av ovanstående beskrivning drivs de icke-statliga flygplatserna med reguljärtrafik i huvudsak av kommuner och regioner och i vissa fall av privata ägare. Dessa flygplatser företräds av Svenska Regionala Flygplatser AB (SRF) som ägs av Svenska Regionala Flygplatsförbundet (SRFF) och är ett samarbetsorgan för Sveriges icke-statliga flygplatser. SRF har för närvarande 33 medlemsflygplatser och för närvarande har 28 av dessa reguljär

passagerartrafik som innebär ett samlat utbud med över 100 destinationer i Sverige och utomlands. Elva av flygplatserna har s.k. allmän trafikplikt, vilket innebär att Trafikverket upphandlar trafik och anger ett antal minimikrav för den flygtrafik som ska bedrivas på en flyglinje. Vidare har flera av flygplatserna också ett omfattande utbud av frakt. Vid samtliga flygplatser ges ett omfattande stöd till samhället som ambulansflygningar, brandspaning eller sjöräddning. Försvarsmakten använder också många av flygplatserna regelbundet.

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 och öka intäkterna, vilket de bl.a. gör genom att gemensamt upphandla material och tjänster när de har likartade behov. För att ytterligare bidra till de icke-statliga flygplatsernas effektivisering bedriver SRF ett antal projekt som tillsätts efter medlemmarnas behov och önskemål. Detta har bl.a. resulterat i att det nu finns ett gemensamt kvalitetsledningssystem, utbildningar, marknadsinsatser och databaser.

Den svenska flygstrategin

Den dåvarande regeringen beslutade i januari 2017 om en svensk flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem (N2017/00590). I flygstrategin framhålls de icke-statliga flygplatsernas betydelse för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. Samtidigt konstateras att de kommunala och privata flygplatserna är betydligt fler än de statliga flygplatserna men att de med några undantag är avsevärt mindre sett till volym. Flygplatsstrategin uppmärksammar också att den stora majoriteten av de icke-statliga flygplatserna redovisar återkommande driftunderskott och att staten därför sedan 1999 bidrar med transportpolitiskt motiverat ekonomiskt stöd för driften av vissa icke-statliga flygplatser.

Regler om statsstöd

För de flesta regionala flygplatser behövs löpande driftstöd och dessa finansieras av en eller flera kommuner och regioner. Staten medfinansierar stöd till de regionala flygplatserna via Trafikverket och detta sker under förutsättning att de inblandade kommunerna och regionerna följer statsstödsreglerna. Det är den kommun eller region som för över medel direkt till flygplatsverksamheten som har ansvaret för att den samlade finansieringen av flygplatsen följer EU:s statsstödsregler.

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 (2017:725) 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 dokumentation.

Kommuner som har flygplatser med färre än 200 000 passagerare per år omfattas av GBER-regelverket. För flygplatser som har fler än 200 000 men färre än 700 000 passagerare per år kan statsstöd lämnas enligt statsstödsreglerna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI) som godkänts av kommissionen. År 2023 var det i Sverige tre regionala flygplatser (Skellefteå, Kalmar och Sundsvall) som fick stöd enligt SGEI.

Om en flygplats får andra stöd, t.ex. 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 kommunen eller regionen återkräva dem från flygplatsen.

Om en stat, kommun eller region skulle ge ett otillåtet statsstöd kan kommissionen besluta att medlemsstaten ska kräva tillbaka stödet från stödmottagaren, med ränta.

Driftstöd till icke-statliga flygplatser

Driftstödet till icke-statliga flygplatser regleras i förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser. Bidrag får ges för icke-statliga flygplatser där

1. det utförs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen
2. flygplatshavaren har ingått en överenskommelse med staten, genom Trafikverket, om att flygplatsen ska vara beredskapsflygplats, eller
3. det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning.

Syftet med driftstödet är att finansiera delar av icke-statliga flygplatser driftunderskott.

De regionala flygplatserna kan få statligt stöd via anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* inom utgiftsområde 22. Stödet får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten eller vid kommunala och privata flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser eller vid de ytterligare kommunala och privata flygplatser där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Anslaget får även användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga

transporter på vissa flygplatser och ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut. För 2025 uppgår anslaget till 296 miljoner kronor.

I budgetpropositionen för 2024 framhöll regeringen att de regionala flygplatserna är betydelsefulla för att hela Sverige ska fungera och att de har en viktig roll för tillgängligheten för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flyget (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22). Regeringen bedömde att det statliga bidraget för driftstöd till de regionala icke-statliga flygplatserna behövde stärkas för att långsiktigt säkerställa att viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet fungerar, se vidare under pågående arbete.

I regeringens infrastrukturproposition som överlämnades till riksdagen hösten 2024 (prop. 2024/25:28) anges att det statliga driftstödet har fördubblats till kommunala och privata flygplatser som är berättigade till stöd. Det gäller flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten, ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser eller där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning.

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 driftstöd, mot bakgrund av att en mycket kraftig minskning av transporterna 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 statliga bidrag till kommuner för driftstöd till icke-statliga flygplatser, temporär allmän trafikplikt och flygupphandlingar 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.

Upphandlad trafik och trafikplikt

I Sverige ansvarar kommuner, regioner och län för den regionala kollektivtrafiken medan den långväga trafiken bedrivs kommersiellt. På en del platser, främst i norra Sverige, finns det brister i trafiken mellan regionerna eftersom det inte är lönsamt att köra kollektivtrafik där. Trafikverket har därför i uppdrag av regeringen att verka för en grundläggande tillgänglighet och vid behov avtala om kollektivtrafik där det inte är kommersiellt lönsamt. För att minska bristerna och bidra till en grundläggande tillgänglighet tecknar Trafikverket direkta trafikavtal för flygtrafik med en operatör. Upphandling av flygtrafik styrs av EU:s lufttrafikförordning (1008/2008), som reglerar och begränsar vad som är möjligt att upphandla. När det råder allmän trafikplikt

på en flyglinje får lufttrafikföretag utöva regelbunden lufttrafik på linjen endast under förutsättning att lufttrafikföretaget uppfyller samtliga krav i den allmänna trafikplikten. Om inget lufttrafikföretag utövar lufttrafik på en flyglinje i enlighet med den allmänna trafikplikten kan medlemsstaten inleda ett offentligt anbudsförfarande i enlighet med bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning.

Trafikverket presenterade våren 2021 en rapport med en utredning inför beslut om allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik från oktober 2023 (rapport 2022:009). Inom ramen för utredningen inhämtades synpunkter från berörda flygplatser, flygplatskommuner, regioner och organisationer med koppling till flyget genom ett samrådsmöte och det genomfördes även enskilda intervjuer med trafikoperatörerna. Trafikverket inledde upphandlingen av flygtrafiken under hösten 2022, och våren 2023 tilldelades avtal. För perioden oktober 2023 till oktober 2027 har Trafikverket beslutat om kontrakt för att fullgöra trafikplikten som innebär att Jonair Affärsflyg AB kommer att trafikera Pajala–Luleå, Östersund–Umeå, Sveg–Mora–Arlanda och Torsby–Hagfors–Arlanda. Under samma period kommer Amapola Flyg AB att trafikera Gällivare–Kramfors–Arlanda och Hemavan–Arvidsjaur–Vilhelmina–Lycksele–Arlanda i en s.k. samslingning som hänger ihop i ett nätverk. Ingen sträcka kommer att innebära fler än en mellanlandning. Sträckorna kommer att trafikeras med två flygplan.

Bakgrunden till inrättandet av Swedavia och tillkomsten av ett nationellt basutbud av flygplatser

I juni 2006 beslutade den dåvarande regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över det svenska flygplatssystemet och lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser (dir. 2006:60). Utredaren presenterade i oktober 2002 betänkandet Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70).

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.

I september 2009 föreslog den dåvarande regeringen att flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket (LFV) skulle överföras till ett eller flera direkt eller indirekt statligt helägda aktiebolag (prop. 2009/10:16). Enligt förslaget skulle bolaget eller bolagen ansvara för drift, utveckling och finansiering av sina flygplatser. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2009/10:TU7, rskr. 2009/10:114).

Om Swedavia

Swedavia bildades i april 2010 och samtliga aktier i bolaget ägs av svenska staten. 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. Swedavia ska i enlighet med sin bolagsordning finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar samt tillhandahålla och utveckla flygplatsoperativa tjänster. Inom ramen för sin affärsmässighet ska Swedavia 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 Stockholm Bromma flygplats. Flygplatserna drivs och konsolideras till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner. För tjänsterna som erbjuds på flygplatserna tar Swedavia ut avgifter som baseras på flygplatsernas kostnader och trafikprognoser.

Översyn av statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

Dåvarande statsrådet Tomas Eneroth (S) 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). Uppdraget redovisades 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 för att behoven av en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg i hela landet ska tillgodoses.

I betänkandet framför utredaren att regeringen bör tydliggöra den långsiktiga inriktningen för hur luftfarten och flygplatssystemet bör utvecklas och vilket åtagande 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 på så vis ekonomiskt stödja flygplatserna, som bidrag till att delvis finansiera verksamheten vid flygplatserna (delvis underskottstäckning).

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 ges möjlighet att finansiera ett kompletterat utbud, utöver det utbud av flyglinjer som följer av det statliga åtagandet, detta så länge det sammantaget följer av bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning. Enligt utredaren behöver även det statliga åtagandet preciseras och tydliggöras. Utredaren föreslår även att regeringen ger 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 understryker utredaren behovet av att regeringen tydliggör den långsiktiga inriktningen för statens åtagande i fråga om stöd till flygtrafik och flygplatser i den nationella planen för transportsystemet. Utredaren pekar även på att en kommande nationell plan för transportsystemet på ett tydligare sätt behöver redogöra 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 den nationella planen för transportsystemet och visa statens ambitioner när det gäller stöd till flygplatsverksamhet, ersättning för att hålla beredskap samt säkerställande av flyglinjer med allmän trafikplikt. Enligt utredaren kommer detta att bidra till en ökad förutsägbarhet, stabilitet och trygghet för olika aktörer.

Utredningen var ute på remiss från den 16 februari till den 23 maj 2023 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Avgiftssystemet för undervägsavgifter för prestationsplanen inom flygtrafiktjänsten

Den svenska undervägsavgiften tas ut för flygplan över 2 000 kilo som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst. Undervägsavgiften och dröjsmålsräntan beslutas årligen av medlemsstaterna i den permanenta kommittén inom Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol). Undervägsavgiften inom svenskt luftrum kungörs i föreskriften Transportstyrelsens tillkännagivande av Eurocontrols beslut om undervägsavgifter inom svenskt luftrum och beslut om dröjsmålsränta (TSFS 2024:83).

Transportstyrelsen förvaltar och administrerar avgiftssystemet för undervägsavgifter och prestationsplanen inom flygtrafiktjänsten samt avgiften för terminalkontroll. Av undervägsavgiften används ca 7 procent för att finansiera Transportstyrelsens kostnader för tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum samt den avgift som Sverige betalar för medlemskapet i Eurocontrol. Den

resterande delen av avgiften används för att täcka kostnaderna för leverantörer av flygtrafikledningstjänster för kommunikation, navigation och övervakningstjänst, flygräddningstjänst, flygvädertjänst och flygbriefingtjänst samt Sjöfartsverkets kostnader för flygräddning. Som en del av avgiften ingår sedan den 1 januari 2008 också flygplatsernas kostnader för den utrustning som används vid tillhandahållande av flygtrafiktjänst i fråga om kommunikation, navigation och övervakning (CNS).

Samtliga EU-länder ska ta fram prestationsplaner för flygtrafiktjänster för att få till stånd förbättringar och effektiviseringar inom flygtrafiktjänster i Europa. Europeiska kommissionen sätter mål på EU-nivå och medlemsstaterna sätter nationella mål eller mål på funktionella luftrumsblock som bidrar till att uppfylla EU-målen. Prestationsplanen fastställer indikatorer och mål när det gäller kapacitet, kostnadseffektivitet, miljö och säkerhet.

Den 24 januari 2025 skickades den senaste versionen av prestationsplanen för referensperiod 4 till EU-kommissionen för granskning och godkännande. Prestationsplanen för referensperiod 4 gäller fr.o.m. den 1 januari 2025 t.o.m. den 31 december 2029.

Det gemensamma avgiftssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage

Enligt lagen (2004:1100) om luftfartsskydd ska flygplatshavares kostnader täckas av en avgift som tas ut i ett avgiftsutjämningsssystem som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002. Avgiftsutjämningsssystemet innebär att samtliga svenska säkerhetsgodkända flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroll läggs samman och fördelas per avresande passagerare. Transportstyrelsen förvaltar och administrerar avgiftssystemet och detta görs genom att flygföretagen i efterhand faktureras för kostnaderna baserat på antalet transporterade passagerare. Avgiften för säkerhetskontroll beräknas och fastställs för ett år i taget men får justeras oftare om det finns synnerliga skäl. När avgiften fastställs ska ett under- eller överskott som uppkommit tidigare i avgiftsutjämningsssystemet om möjligt utjämnas. I avgiftssystemet ingår 27 parter och Swedavia är en av dessa.

Flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroll påverkas av förändringar i flygföretagens utbud och det totala antalet transporterade passagerare. För flygbolagen innebär det dock att de betalar lika mycket per passagerare oavsett vilken flygplats passageraren flyger ifrån eller flygplatsens kostnad för säkerhetskontrollen. Den minskade flygtrafik som följde med pandemin innebar att intäkterna till avgiftsutjämningsssystemet minskade kraftigt. Eftersom luftfartsskyddet är reglerat på global nivå gick det inte att minska skyddsåtgärderna i samma utsträckning som resandet minskade eftersom de var tvungna att upprätthållas på en viss nivå. Detta medförde att det uppstod ett

underskott i det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) som fortfarande fanns kvar efter utgången av 2023.

Regeringen föreslog med anledning av detta i vårändringsbudgeten för 2024 att 1 035 000 000 kronor skulle tillföras för att därigenom minska det framtida avgiftsuttaget från flygbolagen (prop. 2023/24:99). Riksdagen beslutade i juni 2024 i enlighet med regeringens förslag (bet. 2023/24:FiU:21, rskr. 2023/24:251). För att kunna tillföra dessa medel krävdes även en tidsbegränsad ändring i lagstiftningen i fråga om en utvidgning av anslaget ändamål. Riksdagen beslutade i juni 2024 om att detta ska gälla fr.o.m. den 1 augusti 2024 t.o.m. den 31 juli 2025 (prop. 2023/24:116, bet. 2023/24:TU19, rskr. 2023/24:240).

Pågående arbete

Flygplatsutredningen om det statliga basutbudet av flygplatser

I utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3) som presenterades våren 2023 framhålls att staten bör ta ett större ansvar för att säkerställa en grundläggande interregional och internationell tillgänglighet i Sverige. Utredaren konstaterar att staten även i fortsättningen bör ansvara för ett statligt basutbud av flygplatser, men att basutbudet behöver justeras. Enligt utredaren bör det nationella basutbudet utökas från nuvarande 10 flygplatser till uppemot 13 flygplatser. Flygplatsen i Skellefteå bör enligt utredaren omgående inkluderas i det nationella basutbudet och det bör bl.a. utifrån trafikutvecklingen prövas om även flygplatserna Ängelholm-Helsingborg, Kalmar-Öland och Sundsvall-Timrå bör komplettera det nuvarande basutbudet. Flygplatsen i Ronneby bör utgå om Kalmar-Öland läggs in i basutbudet. Utredaren bedömer att flygplatserna Ängelholm-Helsingborg och Kalmar-Öland har potential för anslutning till det nationella basutbudet på några års sikt, medan en anslutning av flygplatsen Sundsvall-Timrå kan bli aktuell först på lite längre sikt. Frågan om vilka av dessa flygplatser som bör inkluderas i det nationella basutbudet och i vilken takt detta kan ske bör enligt utredarens bedömning utredas vidare. Utredningen var ute på remiss fram till den 23 maj 2023 och är föremål för fortsatt beredning inom Regeringskansliet.

Regionalt inflytande inför beslut om flyglinjer med allmän trafikplikt

Mot bakgrund av de förslag som lämnades i betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3) fick Trafikverket i april 2024 i uppdrag av regeringen att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt (LI2024/00920). I uppdragsbeskrivningen anges att regeringen bedömer att det i dag finns risk att det inte tas tillräckliga hänsyn till de regionala perspektiven inför beslut om allmän trafikplikt. Enligt regeringen

kan de nationella och regionala perspektiven skilja sig åt och det är därför viktigt att kommuner och regioner ges en ökad möjlighet att bidra till en förbättring av tillgängligheten till och från sina regioner.

Trafikverket redovisade uppdraget till regeringen den 30 januari 2025 i rapporten Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt. Trafikverkets förslag innebär att kommuner och regioners ökade inflytande avseende den allmänna trafikplikten hanteras i två separata processer enligt följande:

1. Om en kommun eller region har behov av att utöka kraven i trafikplikten för det statliga utbudet av flyglinjer utöver statens grundutbud hanteras detta i Trafikverkets ordinarie utredningsprocess. Kommunen eller regionen kan i samband med Trafikverkets remissförfarande ansöka om utökade krav, men utökningen måste vara förenlig med EU:s lufttrafikförordning och får inte medföra negativ påverkan på det statliga utbudet av flyglinjer. Om Trafikverket bedömer att det är möjligt att utöka kraven i den allmänna trafikplikten på det sätt som kommunen eller regionen föreslår beräknar verket vilken kostnad ändringen medför. Kommunen eller regionen tar därefter ställning till om den har förutsättningar att ta kostnaden och ingå avtal om medfinansiering med Trafikverket. En sådan överenskommelse behöver ingås innan Trafikverket beslutar om allmän trafikplikt för linjen. Trafikverket upphandlar därefter trafiken på motsvarande sätt som i dag och förvaltar avtalet med operatören. Ett negativt besked från Trafikverket att den föreslagna utökningen inte är möjlig bör inte vara möjligt att överklaga.
2. Om en kommun eller region har behov av att införa allmän trafikplikt på ytterligare icke-statliga flyglinjer föreslås att detta inte knyts till Trafikverkets ordinarie utredningsprocess. I stället hanteras detta löpande när kommunen eller regionen bedömer att behov uppstår. Trafikverket föreslår att det får besluta om allmän trafikplikt även för dessa linjer. Trafikverket prövar om förslaget är lämpligt och om det är förenligt med EU:s lufttrafikförordning. På dessa linjer föreslås en möjlighet att överklaga Trafikverkets avslag till regeringen. Kommuner och regioner ges befogenheter att själva upphandla och ingå avtal om trafik, vilket är väl i linje med grundförutsättningen för uppdraget att kommuner/regioner ska ta fullt kostnadsansvar.

Enligt Trafikverket krävs det författningsändringar i form av lag för att förslaget ska kunna genomföras. Detta krävs för att möjliggöra för kommuner och regioner att medfinansiera utökade krav i statliga flyglinjer samt för att finansiera och upphandla trafik på icke-statliga linjer, anser Trafikverket.

Trafikverkets rapport remissbehandlas fram till den 30 maj 2025.

Statsbidrag för icke-statliga flygplatser för driftsunderskott och ökad fossilfrihet

Regeringen beslutade i juni 2024 om förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser som gäller fr.o.m. den 1 augusti 2024. Om det inom utgiftsområde 22 finns medel för icke-statliga flygplatser får statsbidrag enligt förordningen ges till kommuner för att finansiera delar av icke-statliga flygplatsers driftsunderskott.

Enligt förordningen får bidrag ges till icke-statliga flygplatser där flygtrafik utförs som omfattas av allmän trafikplikt och flygplatser som ingått överenskommelse med staten om att vara beredskapsflygplats samt icke-statliga flygplatser som bedriver reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Enligt de förutsättningar för bidrag som anges i förordningen får bidrag endast ges om kommunen inför Trafikverkets årliga prövning ger in dokumentation som visar att flygplathavarens flygplatsverksamhet är fossilfri eller att åtgärder har genomförts eller planeras för att den ska bli fossilfri. Förordningen innebär även att 1 miljon kronor får ges för varje flygplats när dess flygplatsverksamhet för första gången har blivit fossilfri och flygplathavaren har informerat Trafikverket om detta.

Svar på interpellation om statligt övertagande av Ängelholm-Helsingfors flygplats

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade den 14 februari 2025 en interpellation (ip. 2024/25:363) om initiativ för att långsiktigt säkerställa statligt övertagande av Ängelholm-Helsingborg flygplats. Statsrådet framhöll att luftfarten är en viktig del av transportsystemet och flygets särskilda betydelse för inrikesresor. Statsrådet pekade vidare på en debattartikel han skrivit tillsammans med kollegor inom Tidösamarbetet tidigare i år med anledning av att flygbolaget Bra upphört med sin linjetrafik vid Bromma flygplats och att ett internt analysarbete på Regeringskansliet gjorts med anledning av detta. Statsrådet konstaterade att den slutsats som dragits av detta analysarbete är att flera frågor behöver utredas mer på djupet innan vidare ställningstaganden kan göras. Enligt statsrådet är en av de frågor som kommer att utredas vidare hur det statliga basutbudet av flygplatser bör se ut och flygplatsernas roll i infrastrukturen för att bidra till att hela Sverige kan fungera och utvecklas. Statsrådet uttalade även att regeringen avser att återkomma till formerna för denna utredning.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om stöd till de icke-statliga flygplatserna, senast i betänkande 2023/24:TU14. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och hänvisade bl.a. till de statliga medel som tillförts för att stödja de icke-statliga flygplatserna samt pågående och genomförda utredningar inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att de regionala flygplatserna är viktiga för att hela Sverige ska fungera och att de har stor betydelse för tillgängligheten för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flyget.

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 driftstöd till bl.a. flygplatser. Utskottet vill också peka på att riksdagen årligen beslutar om anslagsmedel till 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 vill i sammanhanget även påminna om att riksdagen i de senaste budgetbesluten har ökat anslagsmedlen till de icke-statliga flygplatserna. Utskottet påminner även om de resurser som har tillförts för att väsentligt öka antalet beredskapsflygplatser och därmed säkra att det finns tillgång till infrastruktur för olika typer av samhällsviktigt flyg. Utskottet välkomnar detta och framhåller i sammanhanget betydelsen av att upprätthålla och främja tillgängligheten i hela landet med ett väl fungerande flyg till och från de icke-statliga flygplatserna.

Utskottet ser även positivt på det uppdrag som regeringen har låtit genomföra och som har innefattat att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige. Den gedigna utredning som presenterades våren 2023 med anledning av uppdraget innehåller ett flertal angelägna förslag. I sammanhanget vill utskottet också framföra att det delar utredningens bedömning om behovet av att tydliggöra den långsiktiga inriktningen för hur luftfarten och flygplatssystemet bör utvecklas och vilket åtagande staten bör ha för att bidra till önskvärd utveckling.

Utskottet välkomnar också att regeringen med anledning av utredningens förslag har beslutat om en ny förordning om statsbidrag för icke-statliga flygplatser som innebär att fler icke-statliga flygplatser kan få bidrag för driftstöd och att bidraget ska kunna ges till såväl beredskapsflygplatser som flygplatser med statligt upphandlade flyglinjer. Utskottet ser även positivt på att den nya förordningen innebär att bidrag får ges om flygplatshavarens flygplatsverksamhet är fossilfri eller att åtgärder har genomförts eller planeras för att den ska bli fossilfri.

Utskottet välkomnar vidare den översyn som Trafikverket har genomfört på uppdrag av regeringen om hur kommunala och regionala myndigheter kan ges möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och därigenom öka det regionala inflytandet och därmed ge kommuner och regioner möjlighet att bidra till bättre kommunikationer till och från regionen. Trafikverket redovisade sina förslag i en rapport som presenterades i januari 2025. Utskottet konstaterar att de förslag som lämnas i rapporten remissbehandlas fram till den 30 maj 2025 och vill därmed inte föregripa det pågående beredningsarbetet.

När det gäller frågan om flygplatsernas roll i infrastrukturen och hur det statliga basutbudet av flygplatser bör se ut påminner utskottet om att

statsrådet Andreas Carlson (KD) har aviserat att detta är frågor som kommer att utredas vidare. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet konstaterar vidare att det gemensamma avgiftssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage är utformat i enlighet med gällande EU-regler. Den extraordinära situation som uppstod inom luftfartssystemet med anledning av covid-19-pandemin innebar dock att det uppstod ett underskott i avgiftssystemet som även kvarstod vid utgången av 2023. Utskottet påminner om att riksdagen med anledning av förslag i vårändringsbudgeten för 2024 beslutade om en anslagsökning för att täcka det ackumulerade underskott som uppstått till följd av den kraftigt minskade flygtrafiken under pandemin.

När det gäller motionsförslaget om att se över avgiftssystemet för undervägsavgifter konstaterar utskottet att det är Transportstyrelsen som har ansvaret för att förvalta och administrera detta system liksom prestationsplanen inom flygtrafiktjänsten och avgifterna för terminalkontroll. Utskottet finner inte anledning att ifrågasätta att Transportstyrelsen hanterar dessa myndighetsuppgifter i enlighet med gällande regelverk och konstaterar att det därmed inte finns anledning att initiera en översyn i denna fråga.

När det slutligen gäller frågan om Swedavias vinstdelningsmodell konstaterar utskottet att bolaget drivs som aktiebolag och därmed ska styras på affärsmässiga grunder och att bolaget har avkastningskrav. Utskottet ser positivt på att Swedavia inom ramen för sin affärsmässighet aktivt ska medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om uppnås.

Mot bakgrund av vad som beskrivits ovan om vidtagna och pågående insatser finner utskottet inte anledning att ta något initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2024/25:1232 (M) yrkande 8, 2024/25:1560 (C), 2024/25:1639 (S), 2024/25:1771 (MP) yrkande 6, 2024/25:1987 (M), 2024/25:2274 (SD), 2024/25:2279 (SD), 2024/25:2362 (M), 2024/25:2947 (C) yrkandena 48, 51 och 67, 2024/25:3126 (S) yrkande 58 och 2024/25:3183 (SD).

Beredskapsflygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om beredskapsflygplatser. Utskottet framhåller den viktiga funktion som beredskapsflygplatserna har för att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras och påminner om att Trafikverket på regeringens uppdrag har ingått överenskommelser med totalt 27 utpekade flygplatser att vara beredskapsflygplatser under 2025. Utskottet framhåller även de åtgärder som Transportstyrelsen har vidtagit för att luftfartssamhet ska kunna upprätthållas även i anslutning till långvariga stillestånd inom luftfarten.

Jämför reservation 6 (S), 7 (SD) och 8 (C).

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 65 och kommittémotion 2024/25:3236 yrkande 31 vikten av att se till att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser. Enligt motionärerna är det viktigt att den samhällsviktiga luftfarten förstärks.

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2024/25:1427 yrkande 12 behovet av utökat antal beredskapsflygplatser. Enligt motionärerna är landets beredskapsflygplatser av vital betydelse för viktiga samhällsfunktioner i samhället, bl.a. ambulansflygningar, brandbekämpning och Försvarmaktens olika behov.

Ulrika Heie m.fl. (C) påtalar i kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 53 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 covid-19-pandemin och att s.k. flaskhalsproblem kan uppstå när personalstyrkan ska återfå sina certifieringar och verksamheten återstarta. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 68 att de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet när det gäller samhällskritiska funktioner bör säkerställas även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris. Enligt motionärerna behöver det utredas hur en säker operativ verksamhet ska kunna bedrivas och fungera på landets finmaskiga flygplatsnätverk även under en kris.

Rashid Farivar (SD) betonar i motion 2024/25:123 yrkande 1 behovet att säkerställa att Säve flygplats fortsatt fungerar som flygplats och att verksamheterna där bibehålls. Motionären pekar på att flygplatsen bl.a. stöder samhällsviktiga operationer som är avgörande för säkerheten och tryggheten i Göteborgsregionen och Västsverige.

Josef Fransson (SD) anser i motion 2024/25:510 att regeringen bör inleda förhandlingar med Skövde kommun om att återöppna Skövde flygplats och göra den till en permanent beredskapsflygplats. Enligt motionären har Skövde

haft en av Sveriges mest välskötta privatägda flygplatser med en lång rad användningsområden, som bl.a. kommersiellt flyg, ambulansflyg, fraktflyg, polisen, brandflyg, Försvarsmakten och Frivilliga Flygkåren.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) anser i motion 2024/25:2262 att regeringen bör överväga att ta fram ett lagförslag om veto mot ändrad verksamhetsinriktning för flygplatser. Motionärerna framhåller att flygplatser runt om i landet är en del av totalförsvaret.

Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M) anser i motion 2024/25:1234 yrkande 5 att Västerås flygplats status som beredskapsflygplats ska permanentas. Enligt motionärerna krävs långsiktighet för att upprätthålla fungerade flygplatser och det är därför viktigt att beslut om beredskapsflygplatser och statligt stöd är stabila över tid.

Bakgrund

Om ägande och drift av den svenska flygplatsinfrastrukturen

I det tidigare avsnittet om finansiering och stöd till regionala flygplatser finns en beskrivning av ägarstrukturen för de svenska flygplatserna, bakgrunden till inrättandet av Swedavia och det nuvarande systemet med ett nationellt basutbud.

Systemet med beredskapsflygplatser

Genom en ändring av förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket som gäller fr.o.m. den 15 december 2024 ska Trafikverket ansvara för att koordinera öppnande av beredskapsflygplatser och ge service och information till operatörer av samhällsviktigt flyg. Trafikverket ska 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 dygnet runt, dvs. även under de timmar på dygnet när flygplatserna normalt är stängda. Överenskommelserna om beredskap ingås med flygplatshållarna på frivillig basis inför varje nytt år. Trafikverket har haft detta uppdrag sedan 2012 och med uppdraget följer också ett årligt anslag. De flygplatser som Trafikverket tecknar överenskommelser med kallas för beredskapsflygplatser, och för dessa ersätter Trafikverket kostnader för den beredskap som flygplatsen har för att kunna öppna en stängd flygplats när som helst på dygnet. I överenskommelserna förbinder sig därmed respektive flygplats att under en tolv månadersperiod hålla beredskap dygnet runt för att på begäran kunna ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter, räddningsinsatser, uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Beredskapsåtagandet innebär att berörd personal under normala omständigheter ska infinna sig vid flygplatsen inom en timme.

När en flygplats håller sin personal i beredskap utförs inget arbete som har med ekonomisk verksamhet att göra. I stället betalar Trafikverket ut en beredskapsersättning som baseras på lönen för den personal som har beredskap på flygplatsen. Den ersättning Trafikverket betalar ut bygger på den lön en flygledare och två markpersonal får för att vara i beredskap under de timmar när flygplatsen normalt är stängd. Den beredskapsersättning som Trafikverket ger till flygplatserna betraktas inte som ett statsstöd eftersom den inte går till ekonomisk verksamhet. Flygplatserna ska i efterhand redovisa vilken typ av transporter de har tagit emot under beredskapstid och redovisa de kostnader de har haft för att hålla beredskap. Om det i efterhand visar sig att de redovisade faktiska kostnaderna för beredskapshållandet är lägre än den avtalade ersättningen betalar Trafikverket endast ut ersättning upp till de faktiska kostnaderna.

Det har historiskt funnits tio ordinarie beredskapsflygplatser i Sverige. Dessa är flygplatserna i Gällivare, Luleå, Umeå, Åre Östersund, Sundsvall Timrå, Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Visby, Ronneby och Malmö Sturup. Under covid-19-pandemin uppkom ett stort behov av ytterligare flygplatser i systemet och regeringen beslutade därför om att inrätta temporära beredskapsflygplatser. Trafikverket tecknade överenskommelser med 17 temporära beredskapsflygplatser, vilket innebar att det under 2022 fanns överenskommelser med totalt 27 beredskapsflygplatser. Trafikverket ingick även överenskommelser med 27 beredskapsflygplatser för 2023 respektive 2024. Se vidare nedan i avsnittet Pågående arbete om Trafikverkets överenskommelser och avtal om beredskapsflygplatser för 2025.

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 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.

MSB förfogar över förstärkningsresurser som bl.a. luftburet brandsläckningsstöd med flygplan och helikoptrar som vid behov kan användas när kommunens och regionens egna resurser inte räcker till eller när behovet av snabbt ingripande för att begränsa brandspridning är kritiskt.

Bibehållande av certifiering och behörighet 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 om undantag i fråga 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) lämnade rekommendationer om detta och beslutet följdes sedan upp med ett antal ytterligare beslut på området (TSL 2020-2110, TSL 2020-2365 och 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 då ett undantag har beviljats har flygsäkerheten enligt Transportstyrelsen bedömts vara likvärdig med om personen eller organisationen följt de ordinarie reglerna. Utöver detta har även aspekter som miljöpåverkan och konkurrens vägts in, dock aldrig utan att bibehållandet 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 att 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.

Svar på skriftlig fråga om Säve flygplats

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade i januari 2025 en skriftlig fråga om regeringen avser att agera för att säkerställa den samhällsviktiga flygtrafiken som utgått från Säve flygplats under 2025 (fr. 2024/25:670). Statsrådet hänvisade i sitt svar till regeringens beslut i december 2024 att ge Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om att 27 flygplatser i Sverige ska vara beredskapsflygplatser under 2025. Statsrådet pekade på att Göteborg Landvetter flygplats är en av staten utpekad beredskapsflygplats och att den ligger i Göteborgsområdet. Statsrådet påminde även om att de överenskommelser som Trafikverket ska ingå med beredskapsflygplatserna innebär att de ska hålla en beredskap dygnet runt för att ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för bl.a. hälso- och sjukvården, räddningstjänsten, kustbevakningen, brandflyget samt andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret. Statsrådet uttalade även en övertygelse om att Göteborg Landvetter flygplats liksom de andra flygplatser som ingår överenskommelse med Trafikverket om att vara en beredskapsflygplats, lever upp till ställda krav.

Pågående arbete

Trafikverkets avtal om beredskapsflygplatser under 2025

Regeringen beslutade i december 2024 att ge Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser med 27 utpekade flygplatser att vara beredskapsflygplatser under 2025. Enligt uppdraget är det samma flygplatser som var beredskapsflygplatser under 2024. Uppdraget avser således de regionala 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.

Enligt regeringen ska överenskommelserna innebära 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 2025.

Uppdraget från regeringen innebär bl.a. att Trafikverket ska ingå avtal för hela året 2025 och att ersättningen beslutas på årsbasis. För flexibiliteten att kunna hantera en förändrad situation bör avtalen ha en månads uppsägningstid. Den statliga ersättningen bör enligt regeringen fördelas till beredskapsflygplatserna på ett lämpligt, differentierat och kostnadseffektivt sätt. Statens kostnader för avtalen under 2025 ska belasta anslaget 1:6 Ersättning avseende flygplatser inom utgiftsområde 22 Kommunikationer medan kostnader förknippade med att öppna flygplatserna belastar användarna genom sedvanliga avgifter för landning m.m.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om beredskapsflygplatser, senast i betänkande 2023/24:TU14. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och hänvisade bl.a. till att Trafikverket hade förhandlat och ingått överenskommelser med 27 flygplatser om att vara beredskapsflygplatser under 2024 och övriga åtgärder som vidtagits. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla flygets betydelse i transportsystemet såväl för tillgängligheten 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.

Utskottet påminner om att det i utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet som presenterades 2023 ingick att se över såväl systemet med beredskapsflygplatser som det statliga basutbudet av flygplatser. När det gäller frågan om antalet och vilka av flygplatserna som ska vara beredskapsflygplatser vill utskottet påminna om att Trafikverket med bl.a. utredningen som underlag och på regeringens uppdrag har ingått överenskommelser med totalt 27 utpekade flygplatser att vara beredskapsflygplatser under 2025. Utskottet välkomnar detta och konstaterar i likhet med regeringen att den statliga ersättningen för beredskapsflygplatser bör fördelas på ett lämpligt, differentierat och kostnadseffektivt sätt. Utskottet anser att den nuvarande utformningen av ersättningssystemet till flygplatserna för att hålla beredskap är ändamålsenlig och därmed inte bör ändras.

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 skulle finnas god tillgång till infrastruktur för samhällsviktiga transporter. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla de åtgärder som Transportstyrelsen vidtagit för att luftfartsverksamhet ska kunna upprätthållas även i anslutning till långvariga stillestånd inom luftfarten.

Utskottet påminner slutligen om att MSB är beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet enligt förordningen om statliga myndigheters beredskap och därmed har ansvar för att 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 2024/25:123 (SD) yrkande 1, 2024/25:510 (SD), 2024/25:1234 (M) yrkande 5, 2024/25:1427 (SD) yrkande 12, 2024/25:2262 (SD), 2024/25:2947 (C) yrkandena 53 och 68, 2024/25:3126 (S) yrkande 65 och 2024/25:3236 (S) yrkande 31.

Arlanda, Bromma och Skavsta flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om flygplatserna Arlanda, Bromma och Skavsta. Utskottet hänvisar till att det har genomförts flera utförliga utredningar som belyst framtiden och utvecklingen av såväl Bromma som Arlanda flygplats och att ytterligare en utredning har aviserats på området. Utskottet välkomnar även det avtal som har tecknats med Skavsta flygplats som beredskapsflygplats under 2025.

Jämför reservation 9 (S) och 10 (V, MP).

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) vill i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 66 stärka Arlandas utveckling, bl.a. genom att överföra flygtrafiken från Bromma, samt se över hur Arlanda skulle kunna få bättre och mer prisvärda kommunikationer med Stockholm och andra inmatningsorter. Motionärerna framhåller att Arlanda har en nyckelposition för det svenska utrikesflyget och att det är ett nav för passagerare som med inrikesflyg på Arlanda kan nå utrikeslinjer.

Linus Lakso m.fl. (MP) vill i kommittémotion 2024/25:1771 yrkande 3 och kommittémotion 2024/25:3235 yrkande 20 ta bort Bromma flygplats från det nationella basutbudet av flygplatser. Vidare vill motionärerna i kommittémotion 2024/25:1771 yrkande 4 snarast avveckla Bromma flygplats. Motionärerna pekar bl.a. på att ett flertal utredningar under de senaste åren har visat att Bromma flygplats kan läggas ned utan att det menligt påverkar behovet av flygtrafik i landet.

Sofia Amløh m.fl. (S) betonar i motion 2024/25:1693 yrkande 2 behovet av att överväga att lyfta fram betydelsen av Skavsta flygplats i den nationella flygstrategin. Enligt motionärerna finns unika förutsättningar för utveckling och expansion vid Skavsta flygplats.

Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M) framhåller i motion 2024/25:2363 behovet av att kraftigt förbättra infrastrukturen på och kring Arlanda flygplats. Enligt motionärerna kan Arlanda med rätt förutsättningar och ett helhetsgrepp kring flygplatsens roll som transportnav för människor och gods fortsätta att växa och därigenom skapa tillgänglighet, tillväxt och utveckling för lång tid framöver.

Mathias Tegnéer m.fl. (S) vill i motion 2024/25:2514 yrkande 18 avveckla Bromma flygplats och utveckla Arlanda till ett centrum för fossilfritt flyg. I ett läge där varken Bromma eller Arlanda beräknas ha full kapacitet inom den närmaste tiden är det enligt motionärerna oklokt att låta flygbolagen behöva bekosta båda flygplatsernas verksamhet.

Bakgrund

Swedavia och det nationella basutbudet av flygplatser

Swedavia 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. Swedavias verksamhet finansieras med de intäkter som verksamheten genererar.

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 19 mars 2009 beslutade regeringen att fastställa det nationella basutbudet av tio flygplatser (N2009/2391). Dessa är flygplatserna Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Malmö, Stockholm Bromma, Kiruna, Luleå, Umeå, Åre Östersund, Visby och Ronneby.

Arlanda flygplats

Stockholm Arlanda Airport (i fortsättningen kallad Arlanda flygplats) ligger 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. Totalt under 2024 hade Arlanda drygt 22,7 miljoner resenärer, vilket innebär en fortsatt ökning jämfört med året före.

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

Arlandarådet

I januari 2017 presenterade den dåvarande regeringen En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. I denna flygstrategi lyfte regeringen som ett fokusområde fram 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 ingick att vara ett rådgivande organ för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för myndigheter, statligt ägda bolag och den offentliga sektorn, näringslivet, intresseorganisationer, forskning och akademi m.fl. Vidare innefattade uppdraget bl.a. att 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 syftade färdplanen till att utveckla flygplatsen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Till de områden som Arlandarådet hade att diskutera hörde 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.

Uppdraget att ta fram en plan för utveckling av Arlanda flygplats

Dåvarande statsrådet Tomas Eneroth (S) beslutade i februari 2022 att tillkalla en s.k. bokstavsutredare med uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. Utredaren överlämnade i juni 2022 betänkandet Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) med förslag till åtgärder som berör såväl Arlanda flygplats och luftrummet som åtgärder för transport-, infrastruktur- och energiförsörjning till Arlanda flygplats. I betänkandet konstaterade utredaren bl.a. att flyget bidrar till tillgänglighet för Sverige, att Arlanda flygplats har en särställning och att flygplatsen behöver utvecklas. Det förslag till plan som lämnades tar sin utgångspunkt i de transport- och klimatpolitiska målen och fyrstegsprincipen, vilket bl.a. innebär att planen ska bidra i omställningen till fossilfritt flyg.

Transportstyrelsens rapport om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats

Transportstyrelsen presenterade i juni 2024 en rapport med syftet att bistå utredaren i Arlandasamordningen med olika faktaunderlag (TSL 2024-4370), se närmare nedan under pågående arbete. I rapporten prognostiserar Transportstyrelsen att 2019 års nivåer för antalet passagerare kommer att nås 2030. När det gäller inrikestrafiken förutspås antalet passagerare 2030 bara nå upp till 67 procent av 2019 års nivåer, medan motsvarande siffra för utrikestrafiken är 116 procent. Med hänvisning till Eurocontrols prognos för antal flygrörelser beräknas flygrörelserna inom Europa ha återhämtat sig till 2019 års nivåer till 2026.

Transportstyrelsen konstaterar att teknikutvecklingen går snabbt och att det både gäller nya luftfartygstyper och nya typer av framdrift. Den nya tekniken kommer att kräva en ny och förändrad infrastruktur, bl.a. i fråga om nya bränslen och en modernisering av luftrummet. Transportstyrelsen pekar på att utöver teknikutvecklingen påverkar även händelser i omvärlden Arlandas utveckling, bl.a. i fråga om ökade geopolitiska spänningar.

När det gäller luftrummet kommer ett s.k. U-space att genomföras som enligt Transportstyrelsen kommer att bidra till ett mer automatiserat och effektivt sätt att hantera den obemannade och bemannade trafiken i luftrummet kring Arlanda. När det gäller de nya flygplanstyperna bedömer Transportstyrelsen att drönare och e-VTOL inte nämnvärt kommer att påverka verksamheten på Arlanda, men att nya landningsplatser i form av s.k. vertikalflygplatser (vertiports) för luftfartyg som startar och landar vertikalt, sannolikt kommer att behöva inrättas på Arlanda.

Enligt Transportstyrelsen kommer även elflyg och vätgasflyg att påverka Arlanda på längre sikt. Detta kommer att kräva ny infrastruktur på flygplatsen som kommer att ta markytor i anspråk. Det kan även bli nödvändigt att separera de olika flygplanstyperna av säkerhetsskäl, något som också bedöms ta plats i anspråk och bör beaktas vid planeringen av Arlandas utveckling. När det gäller Arlandas status som nav för inrikestrafiken kan denna komma att påverkas om elflyget vinner mark eftersom elflyget sannolikt kommer att flyga mer direkt mellan olika destinationer, utan att passera Arlanda.

Transportstyrelsen pekar vidare på att det pågår en del regelutveckling som också kan få betydelse för Arlanda i framtiden, bl.a. på luftfartsskyddssidan där det föreslås att kraven ska höjas för att möta den aktuella hotbilden.

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. Bromma flygplats invigdes 1936 och Stockholms stad äger marken som Swedavia 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 den dåvarande stadshusmajoriteten i Stockholms stad om en ny s.k. plattform för Stockholms stad och att staden skulle verka för att området där Bromma flygplats ligger ställs om till ett stadsutvecklingsområde med bostäder senast 2022 förutsatt att förhandlingarna med den förhandlingsperson som regeringen hade utsett skulle visa 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 i avsnittet om tidigare riksdagsbehandling.

Under 2024 reste totalt en miljon passagerare till och från Bromma flygplats. Den 17 september 2024 meddelade flygbolaget BRA att bolaget har ingått ett avtal som innebär att de 2025 kommer att flyga på uppdrag av SAS och primärt ha Arlanda flygplats som bas. Som bakgrund till beslutet pekade BRA på att flygbolaget under de senaste åren har utvecklat affärsområdet kontraktsflygningar åt researrangörer och andra flygbolag och att detta i dagsläget utgör mer än hälften av verksamheten vid sidan om inrikes reguljärflyg. BRA pekade även på att den inrikes flygmarknaden är betydligt

mindre än den var före pandemin samtidigt som efterfrågan på kontraktsflygningar har ökat. Därmed beslutade BRA att inte fortsätta med reguljärvksamheten. Det nya uppdraget sträcker sig över sju år.

För närvarande är det bara Västflyg som trafikerar Bromma med en linje till och från Trollhättan. Enligt statistik från Swedavia har antalet passagerare inom linjefart och chartertrafik på Bromma minskat med 99 procent jämfört med motsvarande period 2024. När det gäller antalet landningar inom linjefart och charter uppgår minskningen till 96 procent jämfört med motsvarande period 2024.

Svar på skriftlig fråga om Bromma flygplats

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade den 24 september 2024 en skriftlig fråga (fr. 2024/25:29) om avsikten att vidta åtgärder när flygbolaget BRA slutar att flyga till och från Bromma flygplats 2025. I svaret framhöll statsrådet luftfartens viktiga del i transportsystemet och att flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi, konkurrenskraft och öppenhet gentemot omvärlden. Statsrådet påminde om att regeringen sedan den tillträdde har vidtagit flera åtgärder för att stärka flygets konkurrenskraft och värna om god tillgänglighet med flyg. Vidare konstaterade statsrådet att han som statsråd inte kan kommentera de affärsmässiga beslut och bedömningar som flygbolagen BRA och SAS offentliggjorde den 17 september 2024. Statsrådet pekade på att flygbranschen är en marknad som präglas av hård konkurrens och att flera omstruktureringar skett den senaste tiden samtidigt som han framhöll att det finns en stark efterfrågan och behov av goda luftfartsförbindelser inom Sverige, oavsett vilka aktörer på luftfatsmarknaden som är villiga att bedriva trafik.

Skavsta flygplats

Stockholm Skavsta Airport (i fortsättningen kallad Skavsta flygplats) ligger i Nyköping, 10 mil sydväst om Stockholm. Skavsta flygplats är privatägd till ca 90 procent, medan ca 10 procent ägs av Nyköpings kommun. Flygplatsen var tidigare en militär flygplats som lades ned 1980. Nyköpings och Oxelösunds kommuner köpte flygplatsen 1984 och den första internationella reguljärlinjen öppnades 1997. Under 1998 såldes ca 90 procent av flygplatsen till ett privat utländskt bolag och i maj 2022 köptes denna ägarandel av Arlandastad Group som är ett svenskt fastighetsutvecklingsbolag. Skavsta flygplats har sedan 2023 haft avtal med Trafikverket om att vara beredskapsflygplats.

Pågående arbete

Aviserad utredning om Bromma flygplats

Statsrådet Andreas Carlson (KD) har bl.a. i en interpellation den 14 februari 2025 (ip. 2024/25:364) konstaterat att det inte kommer att vara aktuellt att fatta något beslut om nedläggning av Bromma flygplats under innevarande mandatperiod och att detta framgår av Tidöavtalet. Efter beskedet från SAS och BRA

i september 2024 har ett internt analysarbete ägt rum på Regeringskansliet för att bedöma situationen och en slutsats av detta är att flera frågor behöver analyseras mer djupgående innan ytterligare ställningstaganden kan göras om Bromma. Enligt statsrådet handlar det bl.a. om de ändrade förutsättningarna för civilförsvarets behov, hur det statliga basutbudet av flygplatser bör se ut, vad som ska hända med befintlig kvarvarande verksamhet på Bromma flygplats som allmänflyg inklusive samhällsviktigt flyg, vilka möjligheter som finns att säkerställa ett säkert luftrum för återstående trafik över och runt Stockholm, samt totalförsvarsmyndigheternas behov av Bromma flygplats. Statsrådet aviserar att dessa och flera andra frågeställningar kommer att utredas och att regeringen avser att återkomma till formerna för en sådan utredning.

Arlanda flygplats

Arlandasamordningen

Regeringen beslutade den 20 december 2023 att tillkalla en särskild utredare, som även ska fungera som samordnare, med uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats (dir. 2023:178). Motivet är att stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Utredningen har antagit namnet Arlandasamordningen och uppdraget gäller fr.o.m. den 8 januari 2024 t.o.m. den 31 maj 2025.

Arlandasamordningen presenterade den 14 november 2024 sin första delrapport Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet.

Den 5 mars 2025 presenterades den andra delrapporten, Satsningar på väg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom vägområdet, där utredaren bl.a. pekar på att det råder stora osäkerheter kring den framtida utvecklingen med hänsyn till bl.a. svensk och internationell tillväxt, den geopolitiska situationen, säkerhetsläget, teknikutveckling och befolkningsutveckling. Utredaren bedömer samtidigt att antalet passagerare i luftfarten kommer att fortsätta öka både på nationell nivå och för Arlanda flygplats, och preliminärt bedöms antalet flygpassagerare som trafikerar Arlanda öka från 23 miljoner 2024 till omkring 40 miljoner flygpassagerare kring 2050.

För att Arlanda flygplats och transportsystemet i flygplatsens omland ska bidra till en god tillgänglighet för medborgare och näringsliv krävs enligt utredaren att både flygplatsen och transportsystemet i övrigt har en tillförlitlig och robust infrastruktur med tillräcklig kapacitet. Utredaren menar att det därför finns ett brådskande behov av att utveckla såväl funktionen vid flygplatsen som funktioner i den övriga infrastrukturen och transportsystemet för att denna bytespunkt och nod ska fungera på ett effektivare och mer tillgängligt

sätt i framtiden och därmed bidra till att konkurrenskraften för Arlanda flygplats stärks. Utredaren pekar även på att transportsystemet samtidigt har flera utmaningar ur ett miljö-, klimat-, trafiksäkerhets- och robusthetsperspektiv. Transportsystemet behöver enligt utredaren ställas om och det kommer att krävas åtgärder inom de olika trafikslagen och vid intermodala bytespunkter och noder för att åstadkomma detta.

I det slutbetänkande som är aviserat till slutet av maj 2025 kommer utredaren att ge en samlad bild av sina slutsatser, bedömningar och förslag avseende järnväg och väg och övriga delar som berörs av uppdraget.

Den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037

Trafikverket presenterade i januari 2024 en underlagsrapport om luftfart till inriktningsunderlaget 2026–2037 (TRV 2023/70321). När det gäller särskilda åtgärdsbehov för flygplatser föreslår Trafikverket att Swedavia får i uppdrag att undersöka hur Arlanda kan hantera en framtida andel av nya och fler typer av luftfarkoster. Uppdraget bör enligt Trafikverket omfatta en kartläggning av vilka åtgärder som bör vidtas för att möjliggöra trafiken med framtida luftfarkoster, investeringsbehov och hur omgivande kommuners samhällsplanering kan hantera aspekter såsom buller. Regeringen gav den 20 mars 2025 i uppdrag till Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 september 2025. Regeringen avser att därefter under 2026 besluta om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

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 de båda flygplatserna, som regeringen därefter har redovisat som slutbehandlade.

Riksdagens tillkännagivande 2014

Riksdagen beslutade i december 2014 att tillkänna för regeringen vad utskottet anförde 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, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Av skrivelse 2016/17:75 framgår att regeringen den 18 december 2015 beslutade att ändra uppdraget till den samordnare för Bromma flygplats som hade tillsatts i december 2014. Regeringen redovisade att punkten var 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 hade tillsatts 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 var 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 påminde 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 framhöll att departementspromemorian hade remissbehandlats och att detta hade gjorts samtidigt som Swedavia AB:s sammanfattning av konsekvensanalysen av den fortsatta driften av Bromma flygplats remissbehandlades. Regeringen pekade vidare på att Bromma flygplats har stor betydelse för bl.a. tillgängligheten för Stockholmsregionen och övriga landet och att den därför ska bevaras. Regeringen noterade 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 redovisade att punkten var 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 påminde 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 redovisades därmed att punkten var 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). Utskottet uttalade att Bromma ska fortsätta att vara en modern flygplats och att beslut om Brommas framtid tidigast bör fattas när flyget har återhämtat sig och tillförlitliga prognoser kan göras för flygets utveckling. Vidare framförde utskottet att regeringen bör 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. Enligt tillkännagivandet borde regeringen återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling. Regeringen redovisade i skrivelse 2023/24:75 bl.a. att Regeringskansliet i april 2021 gav i uppdrag åt en s.k. bokstavsutredare att bl.a. beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av Bromma flygplats. Uppdraget redovisades i augusti 2021 i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Promemorian har remissbehandlats. I februari 2022 fick därefter en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Utredningen redovisades i juni 2022 (Ds 2022:11) och har därefter remissbehandlats. I budgetpropositionen för 2024 konstaterade regeringen att den inte avser att vidta någon ytterligare åtgärd med anledning av tillkännagivandet. Regeringen redovisade därmed att punkten var färdigbehandlad. Riksdagen hade inte något att invända mot detta (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22, bet. 2023/24:TU1, rskr. 2023/24:93).

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 hänvisade 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 konstaterade i övrigt att tillkännagivandet inte i nuläget medförde något behov av ytterligare åtgärder från regeringens sida och att tillkännagivandet därmed var slutbehandlat.

Motionsyrkanden om Arlanda och Bromma flygplats

Riksdagen har återkommande behandlat motionsyrkanden om flygplatserna Arlanda och Bromma, senast i betänkande 2023/24:TU14. 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 också påminna om det flertal utredningar som har genomförts under de senaste åren och som på ett utförligt sätt har belyst framtiden för och utvecklingen av såväl Bromma som Arlanda flygplats. Utskottet vill här även påminna om vad som framfördes i utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet om att Sverige hålls samman nationellt med både Arlanda och Bromma flygplats som ett nav för flygtrafiken i Stockholm och om Arlandas betydelse och särställning för internationell tillgänglighet. Utskottet delar utredningens uppfattning om de båda flygplatserna.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen i december 2023 gav en samordnare i uppdrag att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras för att öka kapaciteten och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats så att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Utskottet ser fram emot att ta del av Arlandasamordningens slutrapport som ska presenteras senast den 31 maj 2025. Vidare ser utskottet också med intresse på det förslag som Trafikverket lämnar i samband med inriktningsunderlaget för 2026–2037 om att Swedavia bör ges i uppdrag att undersöka

hur Arlanda kan hantera en framtida andel av nya och fler typer av luftfarkoster. I frågan om kommande satsningar på infrastruktur kring Arlanda flygplats påminner utskottet även om att Trafikverket i mars 2025 fick i uppdrag av regeringen att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 och att detta ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 september 2025. Utskottet ser fram emot att regeringen därefter under 2026 kommer att besluta om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för den kommande planperioden.

När det gäller Bromma flygplats påminner utskottet om vad statsrådet Andreas Carlson (KD) framförde i ett interpellationssvar den 14 februari 2025 om att det inte kommer att vara aktuellt att fatta något beslut om nedläggning av Bromma flygplats under den innevarande mandatperioden och att detta framgår av Tidöavtalet. Utskottet ser positivt på det analysarbete som bedrivs inom Regeringskansliet sedan september 2024 för att bedöma situationen och utskottet delar statsrådets bedömning att det finns flera frågor som behöver fördjupade analyser innan det kan göras ytterligare ställningstaganden om Bromma flygplats. Utskottet välkomnar den utredning som statsrådet aviserat om Bromma flygplats och att en sådan kommer att innefatta frågor som rör bl.a. de ändrade förutsättningarna för civilförsvarets behov, det statliga basutbudet av flygplatser, kvarvarande verksamhet på Bromma flygplats, säkerställande av ett säkert luftrum och totalförsvarsmyndigheternas behov av Bromma flygplats.

När det gäller Skavsta flygplats välkomnar utskottet att Trafikverket på regeringens uppdrag har tecknat avtal med denna flygplats som beredskapsflygplats under 2025.

Med anledning av vidtagna och aviserade åtgärder samt pågående och aviserade utredningar finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ när det gäller flygplatserna Arlanda, Bromma och Skavsta och avstyrker följaktligen motionerna 2024/25:1693 (S) yrkande 2, 2024/25:1771 (MP) yrkandena 3 och 4, 2024/25:2363 (M), 2024/25:2514 (S) yrkande 18, 2024/25:3126 (S) yrkande 66 och 2024/25:3235 (MP) yrkande 20.

Riksintresseflygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om riksintresseflygplatser. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående planering och att Trafikverket nyligen har sett över sina riksintresseanspråk och utifrån detta fattat beslut om bl.a. flygplatser.

Jämför reservation 11 (SD).

Motionerna

Björn Söder m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2024/25:1407 att Trafikverket behöver bli konsekventa i arbetet med att utse flygplatser med riksintresse eftersom de anses vara viktiga för nationella transporter och beredskap. Motionärerna anser därmed i yrkande 11 att en ny utredning bör tillsättas utifrån det aktuella omvärldsläget för att se över beredskapsbehovet av de regionala flygplatserna.

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2024/25:1427 yrkande 1 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 än i dag bör åtnjuta detta skydd eftersom flygplatser är av stor betydelse vid extraordinära händelser.

Bakgrund

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.

Riksintressets markanspråk kring en flygplats utgörs av mark som direkt används eller som i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. För att tillkomst eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras måste ytterligare områden beaktas när ny bebyggelse eller markanvändning planeras. Det kan handla om områden som påverkas av buller från flygplatsen eller

områden där höga objekt skulle kunna utgöra hinder för landande eller startande flygplan eller störa ut flygtekniska system.

Trafikverkets arbete med riksintresseflygplatser

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 att förvalta 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.

Under perioden 2020–2022 såg Trafikverket över sina riksintresseanspråk. Med översynen som underlag fattade Trafikverket i september 2022 beslut om riksintressen för trafikslagens anläggningar 2022, däribland flygplatser (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. 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. Trafikverket uppdaterade därefter i april 2023 riksintresseanspråket med tillhörande områden för Bromma flygplats (TRV 2021/127666).

Trafikverket presenterade i januari 2024 en rapport med fakta- och bedömningsunderlag för luftfartsområdet kopplat till inriktningsunderlaget för planperioden 2026–2037 (TRV 2023/70321). I rapporten tas riksintressen upp i fråga om åtgärder för ett stärkt civilförsvar. Enligt Trafikverket bör flygplatser som pekas ut som riksintressen ur ett totalförsvarsperspektiv automatiskt ingå i systemet med beredskapsflygplatser, och de senare bör av samma skäl samordnas med Transportstyrelsens utpekanden av reservflygplatser. Enligt Trafikverket behöver även hushållningslagstiftningen ses över så att utpekande av riksintressen också kan innefatta totalförsvarets behov av tillgänglig infrastruktur, inbegripet samhällsviktiga transporter. Slutligen pekar Trafikverket på behovet av att i samråd med andra riksintressemyndigheter se över hur kommunikationsanläggningar för luftfartyg som startar och

landar vertikalt, s.k. vertikalflygplatser (vertiports), kan inrymmas i hanteringen av riksintressen. En vertikalflygplats är en specialiserad infrastruktur utformad för att stödja driften av bl.a. drönare och elektriska flygtaxibilar. Rapporten var ute på remiss fram till den 15 april 2024.

Regeringen gav den 20 mars 2025 i uppdrag till Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 september 2025. Regeringen avser att därefter under 2026 besluta om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motioner om behovet av en översyn av riksintresseflygplatser, senast i betänkande 2023/24:TU14. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning bl.a. till att det nyligen har genomförts en översyn av riksintresseflygplatser.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det i Trafikverkets ansvar ingår att bedöma vilka områden som är av riksintresse för trafikslagets anläggningar och att Trafikverket vid flera tillfällen i närtid har sett över sina riksintresseanspråk och fattat beslut i fråga om bl.a. flygplatser. Utskottet ser positivt på att Trafikverkets beslut innebär att ett större fokus sätts på att långsiktigt säkerställa en grundläggande tillgänglighet och att anspråken även i ökad utsträckning tar hänsyn till luftfartens behov ur ett flygsäkerhetsperspektiv. Utskottet välkomnar vidare vad som framförs i Trafikverkets inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037 om att flygplatser bör pekas ut som riksintressen ur ett totalförsvarsperspektiv. Utskottet ser även fram emot Trafikverkets redovisning till Regeringskansliet i september 2025 med förslag till trafikslagsövergripande nationell plan och att regeringen därefter under 2026 kommer att besluta om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för den kommande planperioden. Därmed finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker motionerna 2024/25:1407 (SD) yrkande 11 och 2024/25:1427 (SD) yrkande 1.

Ett gemensamt europeiskt luftrum

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att Sverige ska verka för ett gemensamt europeiskt luftrum. Utskottet bedömer att motionsyrkandet redan kan anses ha blivit tillgodosett.

Motionen

Thomas Morell m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2024/25:1427 yrkande 15 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

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.

Det gemensamma europeiska luftrummet

EU har beslutat om ett särskilt program för det gemensamma europeiska luftrummet (Single European Sky, SES) som 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 och i december 2014 beslutade Rådet om en allmän inriktning för förslaget. 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).

Efter flera års förhandlingar nådde parlamentets och rådets förhandlare den 6 mars 2024 en överenskommelse om ett gemensamt europeiskt luftrum. Den överenskomna texten innehåller bestämmelser för att se till att flygtrafiktjänster och nätverksförvaltning bidrar till klimatneutralitet. EU:s prestationsmål för kapacitet, kostnadseffektivitet, klimat- och miljöfaktorer för flygtrafiktjänster utarbetas av kommissionen och dessa tjänsters prestanda i förhållande till dessa mål kommer att ses över minst vart tredje år. Slutakten undertecknades den 23 oktober 2024 och offentliggjordes i Europeiska unionens officiella tidning den 11 november 2024.

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. I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22) redovisade regeringen behandlingen av detta tillkännagivande och konstaterade att det gemensamma europeiska luftrummet syftar till en effektiv flygtrafikledning inom Europeiska unionen. Regeringen redovisade att den med stöd av Transportstyrelsen hade deltagit aktivt när Europeiska kommissionen tog fram en genomförandeförordning för framtagande av prestationsplaner för innevarande referensperiod 2020–2024. Regeringen påminde även om att kommissionen i december 2022 godkände Sveriges prestationsplan för referensperiod 3. Regeringen ansåg därmed att tillkännagivandet var slutbehandlat. Utskottet hade inget att invända mot regeringens redovisning av tillkännagivandet som slutbehandlat (bet. 2023/24:TU1).

Motionsyrkanden om ett gemensamt europeiskt luftrum

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om ett gemensamt europeiskt luftrum, senast våren 2024 i betänkande 2023/24:TU14. Utskottet avstyrkte motionsförslaget och hänvisade till den provisoriska överenskommelse om att reformera det gemensamma europeiska luftrummet som

nåddes i mars 2024 efter förhandlingar i rådets och parlamentets förhandlingsgrupper. Riksdagen biföll utskottets förslag.

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 energieffektiva rutter. Utskottet välkomnar därför att Europaparlamentet i oktober 2024 godkände nya regler för att göra EU:s luftrum mer effektivt och miljövänligt. Syftet med den nu genomförda reformen är att förbättra prestanda, organisation och förvaltning av det europeiska luftrummet liksom tillhandahållandet av flygtrafiktjänster för att öka kapaciteten, sänka kostnaderna och öka systemets anpassningsförmåga samtidigt som man försöker minska flygets påverkan på miljö och klimat. Utskottet bedömer att motionsförslaget om att Sverige ska verka för ett gemensamt luftrum för civilflyget i Europa genom beslutet kan anses vara tillgodosett och avstyrker därmed motion 2024/25:1427 (SD) yrkande 15.

Flygets klimatpåverkan

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 12 (S), 13 (V), 14 (C) och 15 (MP).

Motionerna

Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2024/25:3109 yrkande 29 vikten av att verka för mer hållbara bränslen till flyget. Enligt motionärerna är flyget det effektivaste sättet att resa kollektivt för många och det är därmed avgörande att flyget ställer om från fossilfritt till förnybart.

Gunilla Svantorp m.fl. (S) vill i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 60 göra Sverige till föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg. Att stärka Sveriges position som ett föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg är en nödvändighet för att möta de klimatutmaningar vi står inför. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 61 behovet

av en nationell strategi för förnybara drivmedel för luftfarten. Enligt motionärerna bör svenskt biobränsle och framtagandet av nya hållbara flygbränslen utvecklas här där kunnandet finns, vilket även kan leda till nya arbetstillfällen. Motionärerna framför slutligen i yrkande 62 att forskningen och utvecklingen rörande förnybart flygbränsle måste skyndas på i syfte att få ned fossilbränsleanvändningen i flygverksamheten.

Ulrika Heie m.fl. (C) pekar i kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 76 på behovet av en hållbar omställning av flygsektorn. Motionärerna menar att flyget ska stå för sina utsläpp och för att höja omställningstempot i flygbranschen föreslås åtgärder för att öka användningen av biobränsle i kombination med en satsning på forskning och innovation för att göra flyget mer energieffektivt och elektrifierat. Miljö- och klimatpåverkan från flyget måste enligt motionärerna minska för att bidra till Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden utan att riskera tillgänglighetsmålet. Motionärerna anför vidare i yrkande 77 att alla flygresor från svenska flygplatser ska genomföras fossilfritt senast 2040. Motionärerna menar att Sverige måste få en ny nationell flygpolitik och att det behöver tas fram ett mål om att det svenska flyget ska vara fossilfritt innan 2040.

Rickard Nordin m.fl. (C) anser i kommittémotion 2024/25:3169 yrkande 65 att avgifterna inom reduktionsplikten för flyg bör ses över, så att det inte blir mer lönsamt att undvika klimatåtgärder. Samtidigt som det är positivt att det införts en reduktionsplikt för flyget, behöver straffavgiften enligt motionärerna skyndsamt justeras upp eftersom det i dag är mer lönsamt att frångå satsningar på mer hållbart bränsle.

Linus Lakso m.fl. (MP) betonar i kommittémotion 2024/25:1771 yrkande 1 behovet av att verka för att förbjuda privatjetflygplan. Enligt motionärerna är det inte acceptabelt att denna typ av klimatskadlig verksamhet fortgår. Motionärerna anser i yrkande 2 att flyglinjer på sträckor där samma sträcka med tåg tar under tre timmar bör avvecklas. Enligt motionärerna finns det ett antal flyglinjer som inte kan motiveras ur tillgänglighetsperspektiv. Motionärerna anser slutligen i yrkande 8 att det bör införas krav på klimatupplysning vid annonsering och försäljning av flygbiljetter. Vid reklam och försäljning bör det enligt motionärerna framgå på ett enkelt sätt hur mycket koldioxid en resa släpper ut inklusive höghöjdseffekten.

Linus Lakso m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2024/25:1772 yrkande 11 att utsläppen från svenskt flygande måste minska drastiskt. För att minska flygets klimatpåverkan krävs enligt motionärerna en kombination av minskat resande och omställning till förnybara bränslen, elektrobränslen och elhybridflyg för de flygresor som inte kan ersättas på annat sätt.

Elin Söderberg m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2024/25:2613 yrkande 134 betydelsen av att i Sverige och inom EU verka för att det kommersiella flyget ska sluta subventioneras och i stället betala sina egna kostnader och för sin klimatpåverkan. Motionärerna understryker att flyget måste betala för sin klimatpåverkan för att inte överskrida det begränsade utsläppsutrymme som finns kvar för att klara Parisavtalet.

Sofia Amloh m.fl. (S) betonar i motion 2024/25:1693 yrkande 1 behovet av att öka takten i framtagandet av alternativa flygbränslen. Enligt motionärerna bör takten i omställningen mot ett mer hållbart flyg öka.

Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S) vill i motion 2024/25:2179 skynda på klimatomställningen. Enligt motionärerna finns det flera fördelar med att använda biodrivmedel i flygplan.

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. 55-procentspaketet (Fit for 55), 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 Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) generalförsamling ett långsiktigt klimatmål för flyget i form av ett nettonollmål 2050 med tydliga referenser till Parisavtalets temperaturmål. Avsikten är att utsläppen ska nå nettonoll genom flera olika metoder, bl.a. ny utsläppssnål flygplansteknik, flygoperativa åtgärder och en ökad användning av hållbara flygbränslen. Nettonollmålet innebär att de koldioxidutsläpp från luftfarten som kvarstår ska minskas inom andra sektorer. Under generalförsamlingen beslutades också om justeringar av systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, Corsia), som blir obligatoriskt 2027 men började tillämpas på frivillig basis 2021. För 2021–2023 användes 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 vidta utsläppsminskningsåtgärder inom andra sektorer eller använda flygbränslen som är godkända som hållbara av ICAO.

EU:s medlemsländer genomför kraven i Corsia i samma regelverk som det för EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). I december 2022 nådde rådet och Europaparlamentet en preliminär politisk överenskommelse om översyn av reglerna för EU ETS 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 och 2027. Luftfartssektorns fria tilldelning av utsläppsätter – i dag 85 procent – kommer att fasas ut helt till 2026.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) infördes för att minska växthusgasutsläppen från flyget.

Förordningen anger den minsta andel hållbara flygbränslen som ska finnas tillgängliga på s.k. unionsflygplatser för att minska utsläppen och bidra till att EU blir klimatneutralt senast 2050. Överenskommelsen innebär att minst 2 procent av flygbränslena ska vara hållbara fr.o.m. 2025 för att därefter ökas successivt och uppgå till 70 procent 2050. Dessutom måste en viss andel av bränslemixen bestå av syntetiska bränslen som t.ex. elektrobränslen. Ökningen innebär att andelen syntetiska bränslen ska uppgå till 1,2 procent 2030, 2 procent 2032 och 5 procent 2035 för att därefter gradvis nå 35 procent till 2050. I enlighet med förordningen ska kommissionen senast den 1 januari 2027 och därefter vart fjärde år lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av förordningen.

Energimyndigheten har utsetts till tillsynsmyndighet för flygbränsleleverantörerna för ReFuelEU Aviation enligt en kompletterande förordning SFS 2024:1002 som trädde i kraft den 29 november 2024. Uppdraget innebär bl.a. att säkerställa att de som levererar bränsle till flyget blandar in hållbara flygbränslen enligt lagstadgad kvot. Enligt SFS 2024:1002 är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet för luftfartygsoperatörer och flygplatsansvariga. ReFuelEU Aviation beskrivs utförligare under förslagspunkten om kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport.

Närmare om EU:s 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 Statens energimyndighet (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 EES. Corsia reglerar utsläppen av koldioxid från internationellt flyg 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 2025 uppgick antalet medverkande länder till 129.

Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe

Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe (ACARE) är ett forum för intressenter inom luftfarten och har sedan 2000 satt en forsknings- och innovationsagenda för att leverera betydande förbättringar inom hållbar, pålitlig, prisvärd och passagerarvänlig luftfart. I juni 2022 presenterade ACARE den europeiska luftfartsvisionen Fly the Green Deal som ersatte 2011 års visionsdokument Flightpath 2050. Den nya luftfartsvisionen innefattar utöver forskning även ämnen som rör utveckling av bl.a. energi, bränsle, infrastruktur och digitalisering.

Det klimatpolitiska ramverket för Sverige

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 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 klimatredevisning 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 senaste klimat-handlingsplanen riktar sig flera av de åtgärder som har föreslagits direkt till luftfarten, se nedan.

Regeringens klimathandlingsplan

I skrivelse 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll, som överlämnades till riksdagen i december 2023, redovisar

regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som regeringen avser att vidta för att förbättra förutsättningarna för hushåll och företag att fatta de beslut som krävs för att de nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås. Regeringen framhåller i skrivelsen att flyget har en viktig roll för att tillhandahålla tillgänglighet för privatpersoner och företag och för att människor ska kunna bo, leva och verka i hela landet. Regeringen bedömer dock att flygets klimatomställning behöver utvecklas. På kort sikt bör flyget huvudsakligen ställa om genom en övergång till fossilfria flygbränslen och effektivare flygningar men på längre sikt i ökande grad även genom en övergång till flygplan som drivs med el eller vätgas. Enligt regeringen bör Sverige och EU fortsätta att driva på inom ICAO så att utsläppen från den internationella luftfarten minskar i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål.

Regeringen framför vidare att inblandningen av fossilfria flygbränslen är av central betydelse för flygets klimatomställning och att Sverige bör verka för en effektiv prissättning av flygets klimatpåverkan som främjar hållbara och fossilfria drivmedel. I skrivelsen anför regeringen att krav på minskad klimatpåverkan bör övervägas i samband med stödgivning till icke-statliga flygplatser. Regeringen konstaterar också att flygets utsläpp på hög höjd, s.k. höghöjdseffekter, bör minska och att dessa utsläpp bör inkluderas i EU ETS när robusta mätmetoder för höghöjdseffekter utvecklas. Regeringen pekar även på behovet av att ge vägledning till flygoperatörer så att dessa ska kunna bidra till att höghöjdseffekterna minskar.

Regeringen konstaterar att en stor del av flygets klimatpåverkan sker genom utsläpp på hög höjd av bl.a. kväveoxider, vattenånga och partiklar. Regeringen pekar på att det finns olika uppskattningar men att dessa höghöjdseffekter enligt Easa har ungefär samma klimatpåverkan som flygets övriga utsläpp av koldioxid. Kunskapsläget kring hur höghöjdseffekterna kan minska är enligt regeringen begränsat och informationen till luftfartsoperatörer skulle kunna öka i detta avseende. Regeringen anser därför att det behövs vägledning till luftfartsoperatörer för att minska flygets höghöjdseffekter.

Den svenska flygstrategin

Den dåvarande regeringen beslutade i januari 2017 om en svensk flygstrategi (dnr N2017/00590/MRT) med en uttalad 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 och ett av dessa handlar om att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska. I flygstrategin uttalades 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 kvalitetsmålen nås. I flygstrategin framhölls även att Sverige ska vara

pådrivande i EU och ICAO för effektiva krav och styrmedel för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan.

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Trafikverket presenterade i januari 2024 ett inriktningsunderlag till regeringen för den långsiktiga infrastrukturplaneringen 2026–2037 (rapport 2024:003). I underlagsrapporten om luftfart konstaterar Trafikverket bl.a. att en ny strategi för luftfarten kan tydliggöra den långsiktiga inriktningen, förutsättningarna för en integrerad infrastruktur- och transportplanering samt statens åtagande för flygtrafik och flygplatser. Enligt Trafikverket behöver den långsiktiga inriktningen utformas i syfte att öka tydligheten i trafikslagets roller och därigenom kunna bidra till ökad intermodalitet och potentiella synergier, inte minst i fråga om klimatomställning, elektrifiering och digitalisering. Trafikverket pekar på att hållbara flygbränslen används i begränsad omfattning redan i dag och kan blandas in upp till 50 procent i befintlig tankinfrastruktur och dagens flygplan. I takt med att produktionen kommer att öka blir det enligt Trafikverket med största sannolikhet denna lösning som kommer att användas i större omfattning inom interkontinentaltrafiken. Detta gäller t.ex. till och från Nordamerika och Asien eftersom denna typ av trafik inte bedöms kunna genomföras med el- eller elhybridflygplan. Trafikverket uppmärksammar även att tester pågår för att kunna blanda in upp till 100 procent hållbart bränsle i flygplanen.

Regeringen gav den 20 mars 2025 i uppdrag till Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 september 2025. Regeringen avser att därefter under 2026 besluta om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Trafikanalys rapporter 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 rapport beskrivs utförligare i ett senare avsnitt om beräkningar av koldioxidläckage.

I september 2022 presenterade Trafikanalys 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) med förslag på styrmedel som kompletterar dagens styrning när det gäller hållbara förnybara drivmedel och energieffektiva flygplan. När det gäller nationella styrmedel inom hållbara förnybara drivmedel handlar Trafikanalys förslag om att upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg och statens flygtransporter samt om att ställa krav på minskad klimatpåverkan vid upphandling av flygtrafik.

När det gäller nationella styrmedel för att påskynda introduktionen av elflyg handlar Trafikanalys förslag om att utreda ett investeringsstöd för framdragning av el för elflyg och att utreda stöd till inköp av eller möjlighet att hyra fossilfria flygplanstyper.

Transportstyrelsens rapport om produktion av hållbara flygbränslen

Transportstyrelsen presenterade i september 2023 rapporten Luft under gröna vingar – Planerad produktion av hållbara flygbränslen i Sverige (TSL 2023-4166) med ett kunskapsunderlag som beskriver befintlig och planerad produktion av hållbara flygbränslen i Sverige fram till 2030. Syftet med rapporten är att skapa en överblick över marknadssituationen vad gäller hållbara flygbränslen i Sverige samt vilka möjligheter till finansiering som finns i Sverige och eventuellt internationellt. I detta ingår bl.a. att belysa hur arbetet med att öka produktionen och användningen av hållbara flygbränslen ser ut i Sverige.

Av rapporten framgår att det i nuläget enbart planeras produktion av den typ av hållbart flygbränsle som kan användas som drop-in bränsle, dvs. bränslen med samma kemiska uppbyggnad som dagens fossila jetbränsle. Bränslet kallas biojet om råvaran kommer från biogent material, såsom skogsrester eller avfall i form av t.ex. frityrolja eller slaktavfall. Det är också möjligt att framställa syntetiskt jetbränsle, som också kallas elektrobränsle, e-fuel, power-to-liquid (PtL) eller renewable fuels of non-biological origin (RFNBO), förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. Råvarorna består då av el, koldioxid och vatten. För att bränslet ska klassas som hållbart behöver elen vara fossilfri. Av rapporten framgår även att aktörerna ser goda förutsättningar för produktion av hållbart flygbränsle då de upplever att långsiktiga spelregler nu finns i och med EU:s kvotplikt vilket ger möjlighet att starta upp nya marknader. Vidare bidrar Sveriges tillgång på råvaror samt hållbar och tillförlitlig energiförsörjning till goda möjligheter för storskalig tillverkning av hållbart flygbränsle. I rapporten konstateras även att frågan om beredskap har aktualiserats och att produktion av flygbränsle i Sverige och Europa skulle kunna stärka vårt oberoende och öka försörjningstryggheten. Enligt Transportstyrelsen kan även vätgas komma att fungera som ett alternativ för framdrift av flyget i framtiden, och därmed utgöra en annan typ av hållbart flygbränsle.

Transportföretagen Flygs handlingsplan för framtidens svenska flyg

Bransch- och arbetsgivarförbundet Transportföretagen Flyg presenterade i maj 2023 en handlingsplan med förslag för ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt svenskt flyg. I handlingsplanen föreslås ett antal åtgärder utifrån fem mål där ett av målen anger att Sverige ska vara drivande i utvecklingen av fossilfritt flyg och att flygplatser, infrastruktur och teknikutveckling på olika sätt ska bidra till ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar utveckling. För att uppnå målet lämnar flygbranschen följande fem förslag:

- Konkretisera målbilden för det fossilfria flyget för hur utsläppen kan minska utan att försämrat tillgängligheten med flyg.
- Skapa en statlig kraftsamling för fossilfritt flyg genom ökat samarbete mellan relevanta myndigheter.
- Stötta aktörer som kan och vill utveckla produktion av fossilfria bränslen med ekonomiska incitament som riskdelning, lånegarantier, skattelättnader eller andra typer av åtgärder.
- Regeringen bör öka efterfrågan på fossilfria flygbränslen genom att ställa krav på sådana bränslen för linjer med trafikplikt samt upphandla fossilfritt flygbränsle för statens tjänsteresor utöver reduktionsplikten.
- En översyn av avgifts- och stödsystem för att stimulera användning av fossilfria bränslen bör initieras.

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 2026 och arbetet utförs med inriktning på att öka takten i klimatomställningen och 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 presenterade Föreningen Svenskt Flyg och Fossilfritt Sverige en färdplan för fossilfri konkurrenskraft för flygbranschen med sikte på hur flyget kan bidra till regeringens mål om fossilfrihet till 2045. Därefter har det i september 2024 presenterats en uppgraderad färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Enligt färdplanen är målet för 2030 att inrikesflyget ska vara fossilfritt och för 2045 är målet att både in- och utrikesflyget ska vara fossilfritt. För att genomföra färdplanen arbetar flygbranschen huvudsakligen med

- energieffektivisering hos flygplan, i lufterum och på flygplatser
- fossilfria flytande bränslen
- vätgas och elektrifiering.

Föreningen 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 om hur målen i färdplanen ska nås.

Swedavias arbete för fossilfria transporter till och från flygplatserna

När det gäller fossilfria transporter till och från bolagets flygplatser pekar Swedavia i års- och hållbarhetsredovisningen för 2024 på att bolaget aktivt stöder användningen av miljöeffektiva bränslen för att minska utsläppen vid transport. Bland de åtgärder som hittills har genomförts nämner Swedavia bl.a. det krav som infördes 2011 om att taxitrafiken från Stockholm Arlanda måste ske med miljöfordon. Detta innebär bl.a. att taxibilar som går på el eller vätgas får förtur i taxiköerna och att installation av fler snabbbladdare för taxi planeras. Swedavia pekar även på att det i dag finns 800 laddplatser för elbilar på bolagets parkeringar och att det finns planer för att installera fler. Enligt Swedavia har de även ingått avtal med de största bussbolagen som innebär att dessa ska köra med förnybara drivmedel.

Reduktionsplikt och marknaden för hållbara flygbränslen

Den 1 juli 2021 infördes krav på reduktionsplikt för flygfotogen som innebar krav på 0,8 procent inblandning 2021 och därefter en gradvis ökning till 27 procent 2030. För 2022 var reduktionsnivån 1,7 procent men enligt rapporteringsdata var den faktiska reduktionen endast 1,22 procent. Om drivmedelsleverantörerna inte lyckas uppfylla plikten tas i stället en avgift ut per kilogram koldioxidekvivalenter.

Hösten 2022 genomförde Energimyndigheten en s.k. kontrollstation för reduktionsplikten på flygfotogen och den visade bl.a. att marknaden för hållbara flygbränslen fortfarande är i sin linda (ER 2022:15). Energimyndigheten bedömde att det behövs en större marknad än vad den svenska reduktionsplikten åstadkommer på egen hand för att driva fram investeringar i ökad produktionskapacitet.

Den 13 mars 2025 överlämnade regeringen proposition 2024/25:131 Nya regler för datacenter och hållbara bränslen samt en ny reduktionsplikt till riksdagen. I propositionen föreslår regeringen bl.a. att reduktionsplikten för flygfotogen tas bort. Propositionen bereds av miljö- och jordbruksutskottet under våren 2025 (bet. 2024/25:MJU7).

Om krav på fossilfritt flyg vid upphandlad trafik

I den underlagsrapport om flyg som Trafikverket redovisade till inriktningsunderlaget för den långsiktiga planeringen av infrastruktur 2026–2037 bedömer Trafikverket att det i dagsläget inte är möjligt för Trafikverket att ställa klimatkrav i flygupphandlingar, men att det är möjligt att lägga anbud med t.ex. ett elflygplan när upphandlingarna är teknikneutrala. När el- och vätgasflyg finns kommersiellt tillgängliga eller under förutsättning att Trafikverket framdeles kan ställa krav på sådan trafik, behöver det enligt Trafikverket finnas tekniska och finansiella förutsättningar för en faktisk användning. Utredningar och insatser som rör den upphandlade flygtrafiken bör enligt Trafikverket därmed fokusera på vilken infrastruktur som krävs för en grön omställning liksom finansieringsförutsättningar för detta.

Märkning av utsläpp vid flygresor

Trafikanalys fick i oktober 2019 i uppdrag av den dåvarande regeringen att analysera och lämna författningsförslag på hur det kan göras obligatoriskt att redovisa klimatpåverkan i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja (I2019/02595). Trafikanalys redovisade i april 2020 rapporten Obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor (rapport 2020:6) med lagförslag om klimatdeklarationer för långa resor. Den dåvarande regeringen publicerade i september 2021 en departementspromemoria med förslag till en ny lag och en ny förordning om klimatdeklarationer. Syftet med förslaget angavs vara att minska klimatpåverkan från resor genom att synliggöra deras påverkan på klimatet och att transportörer i samband med försäljning av och erbjudanden om en resa därför ska lämna en klimatdeklaration. Enligt promemorian skulle kravet på klimatdeklarationer till att börja med bara gälla resor med flyg. Promemorian har inte lett till några åtgärder.

ICAO har utvecklat en metod som kan användas i kompensationsprogram för att beräkna koldioxidutsläppen från flygresor, ICAO Carbon Emissions Calculator (ICEC). ICEC finns tillgängligt för användning på ICAO:s webbplats. ICEC använder offentligt tillgängliga branschuppgifter som tar hänsyn till bl.a. luftfartygstyper, ruttspecifika data, belägningsfaktorer för passagerare och transporterad last. Genom att använda ICEC kan passagerare få möjlighet att uppskatta de koldioxidutsläpp som uppstår genom deras flygresor. ICEC kan även användas av bl.a. företag, organisationer och FN-systemorganisationer för att beräkna koldioxidutsläpp och därmed ge underlag för kompensationsberäkningar. Verktöget har tagits fram med utgångspunkt att vara användarvänligt och kräver därmed bara en begränsad mängd information från användaren. ICEC är i dag det enda internationellt godkända verktöget för att beräkna koldioxidutsläpp från flygresor.

Europeiska kommissionen antog den 18 december 2024 en förordning om införande av en märkning för utsläpp från flyg. Märkningen är frivillig och kommer att vara ett erbjudande till samtliga flygbolag som flyger inom eller avgår från EU. Kommissionen pekade på att avsaknaden av en gemensam metod och gemensamma kriterier för uppskattning av utsläpp från flygresor medför att flygbolag och resebyråer redovisar utsläppsnivåer med hjälp av olika metoder som inte nödvändigtvis är jämförbara. Syftet med införandet av märkningen är att ändra detta genom att fastställa en tillförlitlig och harmoniserad metod för uppskattning av utsläpp, med beaktande av faktorer som t.ex. flygplanstyp, genomsnittligt passagerarantal, fraktvolymer ombord och använt flygbränsle. Senast den 1 februari 2025 kan flygbolag som flyger inom eller avgår från ett EU-land välja att delta i märkningen av flygutsläpp. För att kunna delta måste flygbolagen lämna in de uppgifter som krävs till Easa. De första flygetiketterna kommer sedan att tilldelas av Easa senast den 1 juli 2025 och märkningen kommer att gälla för flygningar som planeras under vintersäsongen 2025.

Förbud mot privatjetplan

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade i april 2023 en skriftlig fråga (fr. 2022/23:571) om huruvida regeringen vill förbjuda privata jetplan på Bromma flygplats. I svaret framhöll statsrådet bl.a. att Bromma flygplats har stor betydelse för tillgängligheten för såväl Stockholmsområdet som övriga landet och att flygplatsverksamheten där drivs av statligt helägda Swedavia. Statsrådet påminde om att styrelsen i ett bolag med statligt ägande i enlighet med statens ägarpolicy ansvarar för att bolaget sköts på ett föredömligt sätt inom de ramar som riksdagen har beslutat om i bolagets uppdrag, lagstiftningen samt statens ägarpolicy. Statsrådet framförde vidare att Swedavia bedriver ett mycket ambitiöst miljöarbete och att frågor som rör Swedavias avtal med kunder, t.ex. sådana som använder privata jetflyg, är operativa frågor för bolagets styrelse och ledning att hantera.

Frågan om miljö- och klimatpåverkan från privatjetflygningar har diskuterats på EU-nivå, bl.a. vid det möte med rådet för transport, telekommunikation och energi (TTE-rådet) som hölls den 1 juni 2023. Vid rådsmötet framförde Österrike sin, Frankrikes, Irlands och Nederländernas vilja att diskutera privatjetflygets bidrag till klimatomställningen och behovet av att hantera privatjetflygets oproportionerliga klimatpåverkan. Länderna menade att det behövs regler för att begränsa denna typ av luftfart. Vid rådsmötet uttryckte några medlemsländer sitt stöd för initiativet, medan en annan medlemsstat framhöll att affärsflyget även bidrar till tillgänglighet för länder med specifika förutsättningar. Ytterligare en medlemsstat menade däremot att frågan bör hanteras inom ramen för EU ETS. TTE-rådet noterade informationen.

Förbud mot kortdistansflygningar

Frankrike antog i maj 2023 en lag om bekämpning av klimatförändringar och förstärkning av motståndskraften mot deras effekter. Lagen innebar ett förbud mot reguljär kollektivtrafik för persontransport på alla flyglinjer inom franskt territorium där det finns flera motsvarande direkta järnvägsförbindelser per dag med kortare restid än två och en halv timme.

Lagändringen föregicks av att kommissionen i ett genomförandebeslut (EU) 2022/2358 som fattades den 1 december 2022 gav Frankrike rätt att förbjuda inrikes kortdistansflygningar av miljöskäl på sträckor där restiden med tåg understiger två och en halv timme. I skälen för beslutet uppger kommissionen att den lagt stor vikt vid att tågtrafiken måste vara ett fullgott alternativ till flyget och att åtgärden inte påverkar konkurrensen mellan flygbolagen. Vidare menade kommissionen att en positiv bieffekt av åtgärden är att den sätter press på järnvägsbolagen att erbjuda tjänster av hög kvalitet och lämpliga servicenivåer eftersom en försämring kan medföra att flygtrafiken återupptas. I praktiken har beslutet haft påverkan på flygtrafiklinjerna mellan Paris (Orly) och Lyon, Paris (Orly) och Nantes samt Paris (Orly) och Bordeaux. I enlighet med beslutet ska Frankrike ompröva åtgärden efter att den varit i kraft i 24 månader.

Forsknings- och innovationsprojekt för omställning till fossilfritt flyg

Energimyndigheten finansierade mellan 2018 och 2023 flera forsknings- och innovationsprojekt som syftade till att påskynda omställningen till fossilfritt flyg. Utifrån detta presenterade Energimyndigheten i juni 2023 en rapport som beskriver 34 genomförda projekt och forskningsresultaten från dessa. De genomförda projekten handlade om innovationskluster, hållbara drivmedel för flyg samt vätgas- och elflyg. Ett av dessa projekt, Fossilfritt samhällsviktigt flyg 2045, genomfördes av Sjöfartsverket tillsammans med flera samarbetspartner och syftade till att påbörja omställningsprocessen till en fossilfri flygflotta för räddningstjänstaktörer. I projektet ingick att testa alternativa bränslen, utvärdera bränsleförsörjningskedjor och jämföra strategier för omställningen till fossilfri drift.

Swedavia medverkar i flera innovativa strategiska samarbeten. Här bl.a. kan nämnas att Swedavia i början av 2024 ingick ett partnerskap med Airbus, SAS, Avinor, Vattenfall och Statkraft för att utforska möjligheterna att flyga med vätgasdrivna flygplan från 2035. Målet är att föreslå åtgärder för att möjliggöra vätgasflyg i Sverige och Norge, inklusive scenarier för antal vätgasflygplan och volymer av flytande vätgas vid flygplatserna. Projektet har också undersökt produktion, transport och lagring av vätgas samt flygplatsoperationer för tankning. Slutsatser från samarbetet kommer att presenteras under 2025 och parterna planerar även att utöka samarbetet.

Pågående arbete

Statsbidrag för icke-statliga flygplatser för driftunderskott och ökad fossilfrihet

Regeringen beslutade i juni 2024 om förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser som gäller fr.o.m. den 1 augusti 2024. Om det inom utgiftsområde 22 finns medel för icke-statliga flygplatser får statsbidrag enligt förordningen ges till kommuner för att finansiera delar av icke-statliga flygplatsers driftunderskott.

Enligt förordningen får bidrag ges till icke-statliga flygplatser där flygtrafik utförs som omfattas av allmän trafikplikt och flygplatser som ingått överenskommelse med staten om att vara beredskapsflygplats samt icke-statliga flygplatser som bedriver reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Enligt de förutsättningar för bidrag som anges i förordningen får bidrag endast ges om kommunen inför Trafikverkets årliga prövning ger in dokumentation som visar att flygplatshavarens flygplatsverksamhet är fossilfri eller att åtgärder har genomförts eller planeras för att den ska bli fossilfri. Förordningen innebär även att 1 miljon kronor får ges för varje flygplats när dess flygplatsverksamhet för första gången har blivit fossilfri och flygplatshavaren har informerat Trafikverket om detta.

Uppdrag om att utreda stöd för att främja luftfartens omställning till fossilfrihet

I januari 2025 fick Energimyndigheten i uppdrag av regeringen att analysera och föreslå hur stöd för att främja sjöfartens och luftfartens omställning till fossilfrihet kan utformas i syfte att på ett effektivt sätt påskynda omställningen av transportsektorn från fossila bränslen (KN2025/00082). I fråga om luftfarten motiverar regeringen uppdraget bl.a. med att flyget har stora utmaningar att ställa om även om flyget har lägre totala utsläpp än andra trafikslag. Enligt regeringen kommer en kraftigt ökad användning av hållbara flygbränslen att vara central i omställningen. Samtidigt är ett betydande hinder att kostnaden för hållbara flygbränslen är högre jämfört med dess konventionella fossila motsvarighet, vilket medför begränsad betalningsvilja och därmed efterfrågan. Flygplan som drivs på el eller vätgas utvecklas och dessa har enligt regeringen goda möjligheter att på sikt ersätta konventionella flygplan på främst kortare rutter. Än så länge finns det dock tekniska och regulatoriska utmaningar och delar av flygplansflottan kommer därför under en överskådlig framtid att vara beroende av fossila och hållbara flygbränslen och stå inför stora utmaningar att nå hela vägen till i princip noll koldioxidutsläpp.

I uppdraget till Energimyndigheten ingår att analysera förutsättningar för och föreslå utformning av stöd för en marknadsintroduktion av flyg som helt eller delvis drivs med el och lämna nödvändiga författningsförslag. Uppdraget ska även inkludera en analys av hur forskning och innovation om fossilfritt flyg kan stödjas och om stöd till luftfartssektorn bör inkludera luftfartyg med vätgasdrift. Stödet ska beakta relevant EU-lagstiftning och existerande EU-styrmedel, inklusive tillgänglig finansiering för luftfartens omställning. Förslag ska också ta hänsyn till uppdaterade statsstödsregler. Om det bedöms lämpligt ska Energimyndigheten även lämna förslag på utformning av stöd för utbyggnad av nödvändig ladd- och tankinfrastruktur på flygplatser eller andra landningsplatser. En sådan bedömning ska göras med beaktande av Energimyndighetens pågående uppdrag om effektivare stöd för laddinfrastruktur (KN2024/01680). Vid genomförandet av uppdraget ska också slutsatserna från Energimyndighetens rapport Utformning av en klimatpremie för elflygplan beaktas. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 1 februari 2026.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om flygets klimatpåverkan behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU14. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå motionsförslagen och hänvisade bl.a. till vidtagna åtgärder och pågående insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att flyget behövs för ett såväl avlångt och glesbefolkat som exportberoende land som Sverige men att det samtidigt behövs klimatsmarta lösningar som bl.a. ökad inblandning av fossilfria drivmedel 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 gemensamma internationella åtgärder. Utskottet vill följaktligen peka på nödvändigheten i att driva på det arbete som bedrivs internationellt för att minska luftfartens klimatpåverkan och ser därför positivt på det arbete som regeringen bedriver i bl.a. FN:s civila luftfartsorganisation ICAO och EU. Som framgår av redovisningen ovan framhålls det i den svenska flygstrategin 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 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. 55-procentpaketet, och att en överenskommelse om reglerna för ReFuelEU Aviation kom till stånd i april 2023 som innebär att användningen av hållbara bränslen ska öka inom luftfartssektorn.

Utskottet vill framhålla betydelsen av produktion av och tillgång till förnybara bränslen i Sverige och anser att det fortsatt finns mycket att göra inom detta område. Utskottet välkomnar därmed att Transportstyrelsen har tagit fram ett kunskapsunderlag som beskriver befintlig och planerad produktion av hållbara flygbränslen i Sverige fram till 2030. Syftet är att ge en överblick över marknadssituationen när det gäller hållbara flygbränslen och vilka möjligheter till finansiering som finns i Sverige och eventuellt internationellt. I detta har bl.a. ingått att belysa hur arbetet med att öka produktionen och användningen av hållbara flygbränslen ser ut i Sverige.

När det gäller motionsförslaget om klimatdeklarationer vid flygresor konstaterar utskottet att ICAO har utvecklat en metod som kan användas i kompensationsprogram för att beräkna koldioxidutsläppen för flygresor (ICEC) och att detta finns enkelt tillgängligt för användning. När det gäller

motionsförslagen om förbud mot kortdistansflygningar och förbud mot privatjetplan anser utskottet att användningen av sådana styrmedel är fel väg att gå. Utskottet vill understryka vikten av att de styrmedel som används för att främja fossilfrihet och minska luftfartens klimatpåverkan är effektiva för att Sverige ska kunna uppnå målet om att allt inrikes flyg ska vara fossilfritt 2030 och att alla flygtransporter från svenska flygplatser ska vara fossilfria 2045. Utskottet delar regeringens bedömning i den senaste klimathandlingsplanen att flygets klimatomställning behöver utvecklas och att flyget på kort sikt huvudsakligen bör ställa om genom en övergång till fossilfria flygbränslen, effektivare flygningar, hybridplan och flygplan som drivs med el, men på längre sikt i ökande grad även genom en övergång till flygplan som drivs med vätgas. Utskottet anser även i likhet med regeringen att inblandningen av fossilfria flygbränslen är av central betydelse för flygets klimatomställning och att Sverige bör verka för en effektiv prissättning av flygets klimatpåverkan som främjar hållbara och fossilfria drivmedel. Utskottet delar även regeringens syn på att flygets utsläpp på hög höjd, s.k. höghöjdseffekter, bör minska och att dessa utsläpp bör inkluderas i EU ETS när robusta mätmetoder för höghöjdseffekter utvecklas. I klimathandlingsplanen framför regeringen även att krav på minskad klimatpåverkan bör övervägas i samband med stödgivning till icke-statliga flygplatser. Utskottet ser positivt på att sådana krav övervägs.

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 Statens väg- och transportforskningsinstitutets (VTI) presentation för trafikutskottets ledamöter den 4 maj 2023 om att VTI:s forskning och utveckling numera har utvidgats till att även omfatta luftfartens område och inte minst frågor om flygets omställning. Utskottet ser även positivt på Swedavias medverkan i innovativa strategiska samarbeten och partnerskap för att möjliggöra framtida flygningar med vätgasdrivna flygplan.

Utskottet välkomnar också inriktningen i den nya förordning om statsbidrag för icke-statliga flygplatser som regeringen har beslutat om och som innebär att bidrag får ges om flygplatshavarens flygplatsverksamhet är fossilfri eller att åtgärder har genomförts eller planeras för att den ska bli fossilfri.

Utskottet ser vidare positivt på Föreningen Svenskt Flygs reviderade gemensamma färdplan som ett viktigt bidrag till arbetet för att skapa fossilfri konkurrenskraft inom flyget och att Transportföretagen Flyg har tagit fram en handlingsplan för ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt flyg.

Slutligen noterar utskottet att regeringen i mars 2025 överlämnade en proposition till riksdagen med förslag som bl.a. innebär att reduktionsplikten för flygfotogen tas bort. Utskottet finner inte anledning att föregripa den beredning av propositionen som pågår i miljö- och jordbruksutskottet under våren 2025.

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 2024/25:1693 (S) yrkande 1, 2024/25:1771 (MP) yrkandena 1, 2 och 8, 2024/25:1772 (MP) yrkande 11, 2024/25:2179 (S), 2024/25:2613 (MP) yrkande 134, 2024/25:2947 (C) yrkandena 76 och 77, 2024/25:3109 (S) yrkande 29, 2024/25:3126 (S) yrkandena 60–62 och 2024/25:3169 (C) yrkande 65.

Beräkningar av koldioxidläckage

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att miljöstatsningar som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningar av koldioxidläckage. Utskottet hänvisar till Corsia och utsläppshandelssystemet EU ETS som tillämpas på internationell nivå för att minska luftfartens klimatpåverkan.

Jämför reservation 16 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11 anfördes att miljöstatsningar 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.

Bakgrund

Styrning genom utsläppsrätter

Sedan 2005 finns inom EU ett system för utsläppshandel, EU Emission Trading System (EU ETS) med syftet att minska klimatpåverkan och bidra till att nå de utsläppsmål som satts upp. EU har två grundläggande metoder att fördela utsläppsrätter. Grundregeln är att låta företag köpa utsläppsrätter (s.k. auktion). EU delar också ut utsläppsrätter gratis (s.k. fri tilldelning). Gratis utsläppsrätter går till vissa företag och industrier som är utsatta för internationell konkurrens och därmed löper risk för s.k. koldioxidläckage (se nedan). Inom utsläppshandeln är det bara flygoperatörer, tillverkande industrier, värmeanläggningar och energianläggningar inom EU ETS som kan få utsläppsrätter genom gratis tilldelning.

Många av de europeiska företag som ingår i EU ETS säljer produkter på en global marknad och är utsatta för hård konkurrens. Att betala för utsläppsrätter skulle innebära en ökad kostnad för företagen och risken finns då att de lägger ned sin verksamhet i EU och flyttar till ett land utanför EU med lägre miljökrav. På EU-språk kallas detta för koldioxidläckage. Nackdelarna med

koldioxidläckage är flera och kan ha negativa återverkningar på såväl ekonomi som sysselsättning.

Flygoperatörer är sedan 2012 inkluderade i EU ETS, och ursprungligen omfattades flygningar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och som avgår eller ankommer EES. Under den nuvarande handelsperioden, som pågår 2021–2030, har EU beslutat att 57 procent av utsläppsätterna ska auktioneras och att 43 procent av utsläppsätterna ska delas ut gratis.

Naturvårdsverket är den myndighet som beslutar om fri tilldelning av utsläppsätter för flygoperatörer. Från 2026 kommer flygoperatörer inte längre att kunna få gratis tilldelning av utsläppsätter.

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 pekade Trafikanalys bl.a. på att flyget är mycket internationellt orienterat genom att betydande delar av flygmarknaden är reglerade via ICAO och EU. Trafikanalys konstaterade även att flygmarknadens internationella karaktär också har accentuerats genom att tillväxten inom flygtrafiken skett inom den internationella trafiken. Trafikanalys menade att det därför är en fördel om även styrmedlen i stor utsträckning är internationella för att åstadkomma likartade spelregler för att möjliggöra konkurrens på lika villkor och att den internationella prägeln medför att risken för ”läckage” är stor om nationella styrmedel införs. Trafikanalys pekade även 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 närmare 90 procent av alla flygningar till eller från Sverige går till, från eller via en flygplats inom EU eller EES. Trafikanalys framhöll att det är angeläget att bejaka kommissionens förslag inom 55-procentspaketet på luftfartsområdet, inte minst förslaget om skärpningar av EU ETS. Trafikanalys konstaterade att det på global nivå är Corsia som är det viktigaste styrmedlet. Trafikanalys menade att även om internationellt införda styrmedel är att föredra på flygområdet finns det samtidigt utrymme för att införa vissa styrmedel nationellt.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har även tidigare behandlat ett motionsyrkande om beräkningar av koldioxidläckage, senast i betänkande 2023/24:TU14. Utskottet ansåg inte att det fanns skäl för riksdagen att ta något initiativ i frågan och avstyrkte motionsförslaget. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att flygmarknaden till sin karaktär är internationell och i huvudsak regleras via ICAO och EU. Utskottet vill peka på att Corsia i dag kan ses som det viktigaste styrmedlet på global nivå för att minska koldioxidutsläppen från flyget samtidigt som utskottet ser positivt på att det inom EU finns ett etablerat system för utsläppshandel (EU ETS) med syftet att minska klimatpåverkan och bidra till att de utsläppsmål som satts upp nås. Utskottet finner med detta inte anledning att ta något initiativ i frågan om beräkningar av koldioxidläckage och avstyrker därmed motion 2024/25:1427 (SD) yrkande 11.

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 elflyg har stor utvecklingspotential för att kunna minska flygets klimatpåverkan och bidra till transportsektorns omställning.

Jämför reservation 17 (S), 18 (SD) och 19 (C).

Motionerna

Vikten och möjligheten att främja elflyg framhålls i kommittémotionerna 2024/25:3109 yrkande 30 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) och 2024/25:3126 yrkande 59 av Gunilla Svantorp m.fl. (S). Motionärerna anser att Sverige har goda möjligheter att leda elektrifieringen av inrikesflyget inom EU och att vi genom en tydlig satsning på fossilfritt flyg både kan bidra till att reducera utsläppen från transportsektorn och stärka vår konkurrenskraft på den internationella arenan.

Thomas Morell m.fl. (SD) påtalar i kommittémotion 2024/25:1427 yrkande 13 behovet av ett utökat nordiskt samarbete för elflyg. Genom ett gott samarbete med våra nordiska grannländer kommer övergången till elflyg att kunna bli både billigare och mer effektiv. Motionärerna betonar vidare i yrkande 14 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) framhåller i kommittémotion 2024/25:2947 yrkande 49 att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet och att de regionala flygplatserna bör stå redo med rätt infrastruktur när elflyget utvecklas i snabb takt. Enligt motionärerna krävs ett större statligt engagemang för att tillvarata elflygets fulla potential. Motionärerna anser vidare i yrkande 50 att Sverige

ska ta fram en elflygsstrategi. Motionärerna pekar på att elflyget endast behandlas summariskt i den flygstrategi som antogs 2017.

Rickard Nordin m.fl. (C) pekar i kommittémotion 2024/25:3169 yrkande 64 på behovet av att kartlägga möjliga rutter för regionalt flyg på el, i syfte att påskynda övergången till ett hållbart, fossilfritt och mer energieffektivt flyg samt till elektrifiering.

Bakgrund

EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen

I förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel fastställs obligatoriska nationella mål för EU:s medlemsstater om att bygga ut infrastruktur för alternativa drivmedel (särskilt elektricitet och vätgas) som är tillgänglig för allmänheten. Infrastrukturen avser bl.a. stillastående luftfartyg. Förordningen innehåller bl.a. gemensamma regler för användarinformation, uppgiftslämnande och betalningskrav samt planerings- och rapporteringskrav på medlemsstaterna.

Förordningen innebär att alla flygplatser inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och övergripande nät fr.o.m. den 31 december 2024 måste tillhandahålla ström till stillastående luftfartyg som används för kommersiell lufttransport vid brygganslutna uppställningsplatser. Detsamma gäller för alla s.k. remoteplatser (en uppställningsplats på en särskild del av flygplatsplattan som inte är utrustad med en passagerarbrygga) som ska ha detta till senast den 31 december 2029.

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 tar i detta sammanhang upp att svenska flygbolag har en uttalad målsättning att använda elflyg i kommersiell drift före 2030 och att de flygplan som i dag verkar vara aktuella att kunna sätta i drift kommer att ha en räckvidd på ungefär 300 kilometer. Enligt utredaren kommer dessa flygplan i bästa fall att således bara vara ett komplement till det reguljära inrikesflyget, men utredaren konstaterar samtidigt att det även finns hybridlösningar med elmotorer och flytande flygbränsle i kombination som är under utveckling och som kommer att kunna öka räckvidden. Utredaren menar även att elflygets intåg på flygmarknaden kan öppna 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 samtidigt att det är svårt att prognostisera hur utvecklingen kommer att se ut efter 2030 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 pekar även på att Sverige är välförsett med kunskap om både 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 laddutrustning som möjliggör laddning av elflyg och infrastruktur som möjliggör tankning av fossilfritt flygbränsle, men att det även är önskvärt att regionala och/eller kommunala flygplatser kan erbjuda samma service till de flygplan som i framtiden besöker dessa flygplatser.

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

Med anledning av ett regeringsuppdrag om det statliga stödet till forskning och innovation på elflygsområdet redovisade Trafikverket i juni 2022 rapporten Vi ser himlen runt hörnet (publikationsnummer 2022:110). I uppdraget ingick bl.a. 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 och att analysera forskning och innovation om den markbaserade infrastrukturen. I rapporten påtalade Trafikverket att ingen av de statliga forskningsfinansiärerna i nuläget har en dedikerad satsning på elflyg, men att forsknings- och innovationsprojekt har finansierats inom ramen för andra statliga program, bl.a. Energimyndighetens program Fossilfritt flyg 2045 som sedan 2021 har varit den viktigaste statliga satsningen på utveckling av batteri-, vätgas- och bränslecellsteknik med tillämpning på flygområdet. Trafikverket pekade på att även de och Vinnova har finansierat projekt som bidrar till elektrifieringen av flyget, men 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 pekade även på att elektrifieringen av flygsektorn är ett globalt fenomen där många länder och enskilda bolag satsar på forskning och innovation, bl.a. partnerskapet Clean Aviation i EU:s senaste forsknings- och innovationsprogram Horisont Europa. Trafikverket menade att medlen för forskning och innovation inom elflygsområdet bör utökas, med fokus på systemfrågor och demonstration och underströk samtidigt att utökningen ska komplettera befintliga program och utlysningar som bör fortsätta. Trafikverket pekade också på behovet av att satsa statliga medel på forskning för att säkerställa den långsiktiga kunskapsutvecklingen inom batteriteknik och elektrifiering. Trafikverket påtalade även att elektrifieringen av flyget förutsätter en tillräcklig energitillförsel på flygplatserna och att dessa frågor bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Regeringens klimathandlingsplan

Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) publicerades i december 2023. I skrivelsen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som regeringen avser att vidta för att förbättra förutsättningarna för hushåll och företag att fatta de beslut som krävs för att de nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås.

I skrivelsen gör regeringen bedömningen att det behöver skapas förutsättningar för introduktion av elflyg i Sverige och att ett marknadsintroduktionsstöd för inköp eller finansiell leasing bör analyseras i takt med att marknaden för elflyg utvecklas.

Den nationella trafikslagsövergripande planen med inriktning på forskning och innovation för att främja utvecklingen av elflyg

Trafikverket ansvarar för de satsningar på forskning och innovation som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294).

I Trafikverkets forsknings- och innovationsplan för 2025–2030 (publikationsnummer 2025:001) ingår elflyg i några av målområdena. Inom målområdet En fossilfri luftfart med mindre miljöpåverkan pekas bl.a. frågeställningar om hur elflygets introduktion som en del av transportsystemet kan påskyndas och vad flygplatserna behöver förberedas på för att möjliggöra elflyg ut som relevanta. I planen konstateras att ett successivt införande av elflyg kan innebära omfattande tekniska, affärsmässiga, infrastrukturella och juridiska förändringar som bör studeras utifrån ett helhetsperspektiv, med fokus på systemfrågor och systemdemonstration.

För att möjliggöra en snabb introduktion av elflyg i Sverige har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att göra en ny forsknings- och innovationssatsning på elflygsområdet och ta initiativ till ökad samverkan mellan de aktörer som arbetar med forskning och innovation på området. I enlighet med regleringsbrevet för 2025 ska Trafikverket fortsätta att redovisa hur myndigheten har arbetat för att öka samverkan samt utbytet av information mellan Trafikverket och berörda aktörer i fråga om forskning och innovation som rör elflyg.

I sitt inriktningsunderlag till regeringen för den långsiktiga planeringen av infrastruktur 2026–2037 bedömer Trafikverket att el- respektive elhybrid-flygplan kan flyga på den intraeuropeiska marknaden fr.o.m. 2040-talet.

Upphandling av elflyg för linjer med allmän trafikplikt

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att analysera om det enligt gällande regler finns förutsättningar för att ställa krav på elflyg i upphandling av flygtrafik för linjer med allmän trafikplikt (I2022/02384). Om Trafikverket bedömer att detta behövs ska myndigheten lämna förslag på åtgärder som kan

bidra till en tidig introduktion av elflyg på de upphandlade linjerna. Trafikverket genomförde under 2020 en förstudie om möjligheten att handla upp fossilfria flyglinjer. Trafikverket presenterade i maj 2024 rapporten Förutsättningar för elflyg i upphandlad flygtrafik (publikationsnummer 2024:100). I rapporten har Trafikverket fokuserat på de praktiska förutsättningarna som behöver vara på plats innan eventuella juridiska krav är meningsfulla. Dessa förutsättningar är enligt Trafikverket att

- elflyg måste utvecklas färdigt och kommersialiseras och finnas till försäljning på marknaden
- flygbolag måste kunna se affärsmässiga möjligheter att investera i tekniken för att sedan offerera dem i Trafikverkets upphandlingar
- flygplatserna med upphandlad trafik måste ha adekvat infrastruktur som möjliggör operativ drift.

I rapporten påminner Trafikverket om den utredning som myndigheten genomförde 2020 på uppdrag av regeringen och som skulle belysa huruvida det var möjligt att ställa krav på fossilfria flyg i upphandlingarna av flygtrafik. En slutsats från den utredningen var att det råder stor osäkerhet om dagens EU-regler ger utrymme för att ställa krav på fossilfria alternativ, såsom bioflygbränsle eller elflyg. Trafikverket konstaterar att de i den aktuella utredningen inte ser någon anledning att göra en annorlunda bedömning än 2020 eftersom förutsättningarna är desamma, dvs. att EU:s lufttrafikförordning inte har reviderats, vilket eventuellt skulle kunna möjliggöra klimatkrav i upphandlingar. Trafikverket framhåller även att krav på elflyg sannolikt kommer att försämra konkurrensen och att det under en relativt lång period framöver finns en överhängande risk att ett krav skulle innebära att inga anbud kommer in.

Nordiskt samarbete och åtgärder för att utveckla elflyget

Vid ett tidigare transportministermöte som hölls i Fredriksstad i november 2022 enades de nordiska transportministrarna om att bana väg för etablering av nordiska fossilfria flyglinjer senast 2030 och denna överenskommelse innefattade även att främja en global fossilfri flygsektor och att uppmuntra framtida samarbete mellan de nordiska länderna.

Vid det nordiska transportministermötet som hölls i Göteborg i augusti 2024 samlades de nordiska transportministrarna från Danmark, Finland, Island, Sverige och Norge återigen för att diskutera frågor av gemensamt intresse. Vid mötet konstaterades bl.a. att elflyg är en betydande del i omställningen mot en fossilfri flygsektor, inte minst i de mer glesbefolkade delarna av Norden och att de nordiska länderna har potential att bli pionjärer för etableringen av kommersiellt elflyg i större skala. Transportministrarna konstaterade samtidigt att ansträngningarna behöver intensifieras för att målen i Fredrikstadsdeklarationen ska kunna uppfyllas. Mot denna bakgrund och en

gemensam vision enades de om att stärka det nordiska samarbetet för att främja utvecklingen av flyglinjer som trafikeras av elflyg genom att

- samarbeta om utformning av nödvändiga regelverk och tillståndprocesser och uppmuntra till nära dialog mellan berörda nordiska myndigheter
- gemensamt verka inom globala forum som EU och ICAO för en harmoniserad introduktion av elflyg
- främja och påskynda etableringen av kommersiellt elflyg i Norden, samtidigt som möjligheterna för ländernas industrier att bli världsledande inom viktiga teknologier som rör elflyg stöds.

The Nordic Network for Electric Aviation (NEA) är ett branschdrivet samarbets- och innovationsprojekt som sedan starten 2019 stötts och delfinansieras av Nordic Innovation. NEA fick 2024 i uppdrag att utvärdera vilka framsteg som gjorts och att identifiera hinder för förverkligandet av elflyg i Norden. Av den rapport som NEA presenterade i november 2024 framgår bl.a. att inget av de nordiska länderna ännu har formulerat mål för el- eller hybridelektrisk flygning. I Norge och Danmark har man dock tagit fram planer som omfattar elflyg och till dessa finns även budgeterade medel kopplade. I rapporten framhålls även behovet av att säkerställa tillgången till infrastruktur för elflyget och den framtida utvecklingen av detta. En av de rekommendationer som lämnas i rapporten är att inrätta en nordisk arbetsgrupp för att dela med sig av bästa praxis, harmonisera regelverk och samordna infrastrukturutveckling och förberedelser för införande av elflyg före slutet av decenniet.

NEA har även tagit fram ett webbaserat simuleringsverktyg (NEA Vision Tool) där alla nordiska flygplatser är inritade på en interaktiv karta som ger möjlighet att med hjälp av tillgängliga uppgifter simulera potentiella rutter, marknader och möjligheter. Verktöget riktar sig till flygplanstillverkare, flygplatsägare, operatörer, politiker, regioner och destinationer samt allmänheten så att de kan fatta kvalificerade beslut baserat på tillgänglig data. Verktöget kommer senare att uppgaderas med fler funktioner, bl.a. sådana som ger möjlighet att simulera policyförändringar. Därmed är NEA Vision Tool även tänkt att kunna fungera som ett verktyg för politiker och andra beslutsfattare.

Initiativ på regional nivå för att främja utvecklingen av elflyg

I oktober 2021 invigdes ny infrastruktur för elflyg på Gotland och sammanlagt installerades tre laddplatser på Visby flygplats. Bakom finansieringen av laddplatserna för elflyg stod Swedavia i samarbete med Region Gotland och Gotlands Energi AB (GEAB) och ett investeringsstöd hämtades även från det s.k. Klimatklivet som hanteras av Naturvårdsverket. Bland de övriga samarbetspartner som står bakom satsningen på elflyg står även Tillväxt Gotland, Gotlands Besöksnäring och NEA.

I Gotlands regionala utvecklingsstrategi Vårt Gotland 2040 betonas vikten av Gotlands förbindelser med omvärlden. Genom finansiering från Trafikverket driver Science Park Gotland sedan december 2024 projektet Elflyget

som motor för stärkt regional tillväxt, tillgänglighet och hållbarhet. I projektet ses elflyg som ett nytt trafikslag som kombinerar kommersiella och offentliga värden både för elflygets och de svenska regionernas utveckling. Projektet syftar till att skapa nya affärsmodeller för elflyg och de primära målen är att analysera och etablera en offentlig-privat samverkan (OPS) för att stödja elektrifieringen av flygtrafik. Detta inkluderar att utveckla olika affärsmodeller som kan öka tillgängligheten och minska koldioxidutsläpp, särskilt för mindre orter som i dag har begränsad transportinfrastruktur. Genom att identifiera och kartlägga kostnader, intäkter och riskfördelning inom dessa modeller syftar projektet till att skapa en robust grund för implementering av elflyg.

Pågående arbete

Regeringen tillför fr.o.m. 2023 via Trafikverket 15 miljoner kronor per år som ska användas för en forsknings- och innovationssatsning på elflyget. Vid beslut om finansiering av forskning och innovation inom luftfartsområdet ska detta ske i samverkan med LFV. I enlighet med vad som framgår av regleringsbrevet för 2025 ska Trafikverket även fortsätta redovisa hur myndigheten har arbetat för att öka samverkan och utbytet av information mellan Trafikverket och berörda aktörer avseende forskning och innovation som rör elflyg.

I januari 2025 fick Energimyndigheten i uppdrag av regeringen att analysera och föreslå hur stöd för att främja bl.a. luftfartens omställning till fossilfrihet kan utformas i syfte att på ett effektivt sätt påskynda omställningen av transportsektorn från fossila bränslen (KN2025/00082), se vidare under förslagspunkten om flygets klimatpåverkan. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 1 februari 2026.

Swedavia uttalar i sin års- och hållbarhetsredovisning för 2024 att ett viktigt steg mot en helt fossilfri verksamhet är att säkerställa en god elinfrastruktur på Swedavias alla flygplatser. Swedavia driver därför projektet Flygplatsen som energihubb där kunskap samlas om det framtida energibehovet i ett större perspektiv. Under året färdigställdes en första rapport där Swedavia har tittat på behov, möjligheter och utmaningar som finns inom flera områden, bl.a. flygplatsernas olika elbehov, solcellsanläggningar, eldrivna vägfordon, uppvärmning och kylning av terminaler, batteriladdning och vätgastillverkning till framtidens fossilfria flygplan. Arbetet drivs nu vidare i fördjupade delprojekt som rör respektive område och flygplats.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om insatser för att utveckla elflyget behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU14. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena och hänvisade bl.a. till de olika insatser som pågår för att påskynda utvecklingen av elflyg. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att elflyg har stor utvecklingspotential som del i framtidens flyg och därmed för att kunna minska flygets klimatpåverkan och bidra till transportsektorns omställning. Utskottet ser positivt på att Trafikverket tillsammans med flera andra myndigheter har analyserat och lämnat 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 och att Trafikverket har presenterat en forsknings- och innovationsplan för 2025–2030 där elflyg ingår i några av målområdena. Utskottet välkomnar i sammanhanget även regeringens uppdrag till Trafikverket att genomföra en ny forsknings- och innovationssatsning på elflygsområdet och ta initiativ till ökad samverkan mellan de aktörer som arbetar med forskning och innovation på området. Utskottet ser positivt på att syftet med regeringens uppdrag är att möjliggöra en snabb introduktion av elflyg i Sverige.

I den klimathandlingsplan som presenterades i december 2023 bedömer regeringen att det behöver skapas förutsättningar för introduktion av elflyg i Sverige och att ett marknadsintroduktionsstöd för inköp eller finansiell leasing bör analyseras i takt med att marknaden för elflyg utvecklas. Utskottet delar den bedömning som regeringen gör i denna fråga.

I utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet framhålls betydelsen av att Swedavias flygplatser senast till 2030 ska tillhandahålla laddutrustning som möjliggör laddning av elflyg och att det även är önskvärt att regionala och kommunala flygplatser kan erbjuda samma service till de flygplan som i framtiden besöker dessa flygplatser. Utskottet delar denna uppfattning liksom bedömningen att en nationell plan för flygbränsle även bör inkludera en handlingsplan för elflygets utveckling inom elektrifieringsstrategin. Utskottet välkomnar även att Swedavia i års- och hållbarhetsredovisningen för 2024 betonar vikten av att säkerställa en god elinfrastruktur på Swedavias alla flygplatser som ett steg mot fossilfri verksamhet. Utskottet ser i sammanhanget också positivt på det arbete som genomförts på Gotland och som innebär att det har byggts laddinfrastruktur som kan användas för elflyg på Visby flygplats. Utskottet ser även med intresse på den förstudie som nyligen har inletts vid Science Park Gotland med syftet att utforska och utveckla elflyget på Gotland.

Utskottet vill i sammanhanget också framhålla betydelsen av att åtgärder för att utveckla elflyget även vidtas genom samarbete på nordisk nivå. Utskottet ser därför mycket positivt på att de nordiska transportministrarna vid transportministtermötet i augusti 2024 konstaterade att elflyg är en betydande del i omställningen mot en fossilfri flygsektor och att de enades om en gemensam vision om att stärka det nordiska samarbetet för att främja utvecklingen av flyglinjer som trafikeras av elflyg.

När det gäller frågan om att kartlägga möjliga rutter för regionalt flyg på el påminner utskottet om att NEA har tagit fram ett webbaserat simuleringsverktyg över samtliga nordiska flygplatser som kan användas för att simulera potentiella rutter, marknader och möjligheter.

Med anledning av de olika insatser som pågår för att påskynda utvecklingen och underlätta införandet av elflyg finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2024/25:1427 (SD) yrkandena 13 och 14, 2024/25:2947 (C) yrkandena 49 och 50, 2024/25:3109 (S) yrkande 30, 2024/25:3126 (S) yrkande 59 och 2024/25:3169 (C) yrkande 64.

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 framhåller samtidigt vikten av att Sverige bibehåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard.

Jämför reservation 20 (S) och 21 (SD).

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 63 betydelsen av att arbeta för hög flygsäkerhet med effektiva målbaserade regelverk som omfattar drönartrafik. Enligt motionärerna är effektiva målbaserade regelverk inom området avgörande för att trygga ett säkert luftrum för alla dess användare och hänsyn behöver tas till totalförsvars och övriga samhällsintressen som kan hamna i konflikt med kommersiella intressen.

Thomas Morell m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2024/25:1427 yrkande 2 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 betonar i yrkande 4 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 5 behovet av stärkta nykterhetskontroller på flygplatser. Regelbundna kontroller fungerar enligt motionärerna proaktivt för piloter och övrig personal och skapar 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 6 understryks behovet av utökad rätt att använda videokamera i tjänsteutövandet. Enligt motionärerna skulle detta öka personalens trygghet och det skulle bli enklare att utreda vad som har hänt med hjälp av filmerna.

Vidare pekar motionärerna 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 föreslår därför i yrkande 7 att ett förtydligande i luftfartslagen och luftfartsförordningen snabbtreds.

Motionärerna efterfrågar även i yrkande 8 en snabbtredning av möjligheten att öka minimistrafik 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 slutligen i yrkande 10 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.

Lars Beckman (M) anser i motion 2024/25:2104 att skyddet mot drönare runt våra flygplatser bör förstärkas. I ett osäkert omvärldsläge vore det enligt motionären önskvärt med ett bättre skydd för säkerheten runt viktig infrastruktur som flygplatser.

Gällande rätt

Det internationella regelverket för civil luftfart omfattar hela världen och hålls ihop av den FN-baserade organisationen för civil luftfart, International Civil Aviation Organization, (ICAO). ICAO ger ut standarder och rekommendationer som nationer sedan omvandlar till tillämpbara lagar. Vidare gäller att EU har förbundit sig att omvandla ICAO:s standarder och rekommendationer i tillämpbara krav.

Europa har dessutom sin egen organisation för civil luftfart, European Aviation Safety Agency (Easa). Easa fungerar även som en paraplyorganisation för alla EU-länders luftfartsmyndigheter och är bemyndigat av EU att utveckla förslag till förordningar som sedan antas av EU.

Luftfartsskyddet och tillhörande regelverk styrs därmed 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. Förordningarna syftar till att skydda personer och gods genom att förhindra olagliga handlingar riktade mot civila luftfartyg och enligt dessa 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. 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 innebär att den passagerare som uppsåtligen eller av oaksamhet inte åtlyder 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 bestämde om ordningen ombord, men straffet var då begränsat till böter. De nya reglerna innebär därmed en skärpning.

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.

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.

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. Vid registerkontrollen kontrolleras om det finns några uppgifter om personen i polisens register som påverkar en anställning med anknytning till luftfarten. 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. Bland de verksamheter som omfattas av bestämmelserna i det nationella säkerhetsprogrammet finns bl.a. flygplatser, svenska och utländska flygföretag, flygtrafiktjänst, fraktagenter, postföretag och instruktörer som utbildar säkerhetspersonal.

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

oregerliga 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.

Kommissionens årsrapport om genomförandet av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten

Kommissionen presenterade den 18 december 2024 sin årsrapport 2023 om genomförandet av förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (COM(2024) 579). Kommissionen ska i enlighet med förordningen överlämna en rapport till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna om hur förordningen tillämpats och hur den förbättrar luftfartsskyddet. 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 av 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 om möjliga nästa steg för EU:s system för luftfartsskydd (Aviation Security, AVSEC) och att ett arbetsdokument presenterades i februari 2023 med anledning av detta. Av rapporten framgår även 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 på flera områden. Av rapporten framgår vidare att de medlemsstater som inspekterades 2023 anpassade sina nationella program för luftfartsskydd till EU:s lagstiftning och gav sina berörda myndigheter nödvändiga tillsynsbefogenheter för att övervaka och genomdriva samtliga krav i förordningen och dess genomförandeakter. Inspektionerna visade även på behovet av ytterligare insatser på ett antal

områden och att det finns problem i den regelbundna övervakningen av vissa lufttrafikföretag och vissa verksamhetsutövare med säkerhetsansvar.

Sammanfattningsvis konstaterade kommissionen att en säker mark- och luftverksamhet är en grundläggande förutsättning för att kommersiell luftfart ska kunna frodas och att det optimala regleringssystemet för luftfartsskydd kombinerar innovation med stabilitet och samtidigt upprätthåller högsta säkerhetsnivå. Med beaktande av nuvarande och framtida utmaningar avser kommissionen att fortsätta arbetet för att säkerställa ett sådant system för luftfartsskydd i samarbete med tillsynsmyndigheter och berörda parter.

Säkerhet och risker med anledning av drönartrafik

Allmänt om 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. 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 faller under försvarsutskottets område inom riksdagen.

Flygning med drönare 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 de 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 lufterummet vid flygplatser

För att framföra drönare i lufterum i närheten av en 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 få 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 interaktiv 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 deras lufterum samt permanenta restriktionsområden. Information av tillfällig karaktär, t.ex. tillfälliga restriktionsområden eller andra tillfälliga begränsningar, finns att läsa i Aeronautical Information Publication (AIP SUP) och i Notices for Airmen (Notam).

I den årsrapport för 2023 som kommissionen presenterade i december 2024 om genomförandet av förordningen om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten uppmärksammas de problem som finns med den olagliga användningen av drönare. Den olagliga verksamheten innebär både att verksamheten vid flygplatserna störs och att luftfartyg och passagerare utsätts för fara. I årsrapporten redovisar kommissionen att den med anledning av detta och med utgångspunkt från kommissionens nyligen antagna strategi för bekämpning av potentiella hot från drönare (COM(2023) 659), under det sista kvartalet 2023 och det första kvartalet 2024 genomförde en riskbedömning av luftfartsskyddet för drönare i syfte att identifiera potentiella ytterligare sårbarheter hos flygplatser som skulle kunna kräva regleringslösningar.

Svar på skriftlig fråga om åtgärder mot otillåten drönartrafik

Statsrådet Elisabeth Svantesson (M) besvarade i september 2024 en skriftlig fråga om åtgärder för att förhindra otillåten drönartrafik vid Arlanda flygplats, och vilka åtgärder som planeras för att säkerställa att flygplatsen har nödvändig teknologi och nödvändiga instrument för att kunna identifiera och hantera drönarhot (fr. 2023/24:1122). Statsrådet påminde om att Arlanda flygplats drivs av Swedavia som är ett statligt helägt bolag med uppdrag att bedriva flygplatsverksamhet och lyder under samma lagar som andra privatägda bolag, bl.a. aktiebolagslagen. Statsrådet pekade på att frågor gällande vilken teknologi och vilka instrument som finns på Arlanda flygplats är operativa frågor och därmed ska hanteras av Swedavias ledning och styrelse utifrån det regelverk som gäller för verksamheten. Statsrådet framhöll även att säkerhet hör till ett av Swedavias högst prioriterade områden och att Swedavia samverkar med berörda myndigheter såsom Transportstyrelsen, LFV och Polismyndigheten i säkerhetsfrågor. Statsrådet konstaterade sammanfattningsvis att regeringen har förtroende för att Swedavia hanterar situationen på Arlanda flygplats på ett ansvarsfullt sätt, samt att Swedavia samverkar med berörda myndigheter.

Säkerhet på direktlinjer

Som en av tio flygplatser i världen valdes Stockholm Arlanda 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 gräns-, tull-, och säkerhetskontroll (US preclearance) på Stockholm Arlanda. Swedavia undertecknade i anslutning till detta en avsiktsförklaring med US Customs and Border Protection om hur denna funktion ska hanteras på flygplatsen. Amerikansk gränskontroll av direktlinjer från Arlanda har ännu inte införts.

Bevakning med kamera på flygplatser

Den 1 augusti 2020 trädde ändringar i kamerabevakningslagen (2018:1200) i kraft som innebär att kravet på tillstånd för att kamerabevaka togs bort för bevakning i färdmedel som används i kollektivtrafik och för stations-, flygplatsterminal- och hållplatsområden som används för sådan trafik. Bevakningsintresset väger tungt i kollektivtrafiken och på flygplatser och det som är gemensamt för dessa platser är att vem som helst ur allmänheten kan befinna sig där under både korta och långa stunder och att resandet sker i princip alla tider på dygnet. Undantagen från krav på tillstånd ska gälla om bevakningen sker i brottsförebyggande syfte eller för att förhindra eller upptäcka störningar av allmän ordning och säkerhet eller olyckor. Den som bedriver kamerabevakning måste själv göra bedömningen om den planerade bevakningen är tillåten.

Integritetsskyddsmyndigheten (Imy) publicerade 2023 en rapport (2023:3) med en vägledning vid kamerabevakning utifrån praxis som etablerats genom Imys tillståndsbedömningar, tillsyner och domstolsprocesser. Syftet med rapporten är att ge vägledning vid avvägningar mellan behov och intressen utifrån Imys tidigare beslut.

Kamerabevakningslagen omfattar inte handhållna kameror eller s.k. kroppsburna kameror, dvs. kameror som är fästa i en persons kläder eller monterade på en hjälm. Då gäller enbart dataskyddsförordningen eller brottsdatalagen med speciallagstiftningar.

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

Pågående arbete

Intensifierat arbete på EU-nivå mot hot från viss drönartrafik

För att säkerställa att den snabba tekniska utvecklingen och det ökande antalet drönare inte leder till en okontrollerad ökning av hoten från icke samarbetsvilliga drönare är det enligt kommissionen nödvändigt att intensifiera samarbetet på EU-nivå. Kommissionen presenterade därför i oktober 2023 ett meddelande till rådet och Europaparlamentet om bekämpning av potentiella hot från drönare (COM(2023) 659 final). Meddelandet behandlar hot från drönare som är utformade för civilt bruk och syftar till att hantera hot från dessa drönare i en civil miljö. I meddelandet lämnas en redogörelse för EU:s politik för att motverka potentiella hot från icke samarbetsvilliga drönare. Meddelandet ingår som en del av ett bredare paket för drönarbekämpning som också omfattar två handböcker som ger praktisk vägledning om viktiga tekniska aspekter av denna politik.

Den nuvarande verksamheten på EU-nivå kommer att fortsätta och kompletteras med en uppsättning nyckelåtgärder som kommer att genomföras under de kommande åren. I kommissionens meddelande beskrivs att de nyckelåtgärder som kommer att vidtas inom ramen för EU:s program för drönarbekämpning fram till 2030 är följande:

- nyckelåtgärder för gemenskapsbyggande och informationsutbyte
- nyckelåtgärder för att prova system för drönarbekämpning
- nyckelåtgärder för praktisk vägledning och operativt stöd
- prioriterade åtgärder för att dra största möjliga nytta av forskning och innovation
- nyckelåtgärder för finansieringsstöd
- nyckelåtgärder för att utforska regleringsåtgärder.

Enligt kommissionen planeras en halvtidsöversyn av EU:s program för drönarbekämpning äga rum senast 2027 och en fullständig översyn senast 2030. Kommissionen konstaterar i sammanhanget att det i första hand är medlemsstaternas myndigheter som är ansvariga för att motverka de hot som icke samarbetsvilliga drönare utgör, men att medlemsstaterna gynnas av åtgärder på EU-nivå som möjliggör närmare samarbete och samordning när det gäller de olika medel och verktyg som används för detta ändamål.

Transportstyrelsens arbete

Transportstyrelsen genomför återkommande seminarier och informationsinsatser som riktas till olika aktörer och intressenter om bl.a. vilka olika regelverk som gäller inom luftfartsområdet, vad dessa innebär och olika säkerhetsaspekter kopplade till dessa. Som exempel kan nämnas att Transportstyrelsen i maj 2024 genomförde ett seminarium om de regelverk som gäller för drönare.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden som tagit upp olika aspekter av säkerhet vid flygresor, senast i betänkande 2023/24:TU14. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena som bl.a. handlade om luftfartsskydd, åtgärder mot drönerattacker, brott mot luftfartslagen, nykterhetskontroller, kamerabevakning med hänvisning till bl.a. det arbete som sker inom ICAO, Easa och Eurocontrol och Sveriges deltagande i dessa organisationer. Riksdagen biföll utskottets 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.

I likhet med vad kommissionen framförde i sin årsrapport om genomförandet av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten från december 2024 anser utskottet att en säker mark- och luftverksamhet är en grundläggande förutsättning för att kommersiell luftfart ska kunna frodas och att det optimala regleringssystemet för luftfartsskydd kombinerar innovation med stabilitet och samtidigt upprätthåller högsta säkerhetsnivå. Utskottet välkomnar att kommissionen med beaktande av nuvarande och framtida utmaningar avser att fortsätta arbetet för att säkerställa ett sådant system för luftfartsskydd i samarbete med tillsynsmyndigheter och berörda parter.

Utskottet ser vidare positivt på att kommissionen med anledning av olaglig användning av drönare har genomfört en riskbedömning av luftfartsskyddet för drönare i syfte att identifiera potentiella ytterligare sårbarheter hos flygplatser som skulle kräva regleringslösningar.

När det gäller åtgärder för att förhindra otillåten drönertrafik vill utskottet i likhet med statsrådet Elisabeth Svantesson (M) peka på att säkerhet hör till ett av Swedavias högst prioriterade områden. Utskottet ser positivt på att

Swedavia samverkar med Transportstyrelsen, LfV och Polismyndigheten i säkerhetsfrågor.

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 av 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.

När det gäller motionsförslaget om ökad möjlighet att använda kamera i tjänsten påminner utskottet om att Integritetsskyddsmyndigheten nyligen publicerat en vägledning vid kamerabevakning. Utskottet förutsätter att användningen av kameror för att underlätta bevakningen vid landets flygplatser utgår från gällande lagstiftning och den praxis som finns på området.

När det gäller motionsförslaget om stärkta nykterhetskontroller vill utskottet betona att det är oacceptabelt att piloter eller övrig besättning dricker alkohol i samband med en flygning. Utskottet anser att det är viktigt att det finns tillräckliga resurser för att säkerställa genomförandet av nykterhetskontroller så att varken piloter eller besättningspersonal är onyktra vid flygning. Utskottet konstaterar samtidigt att den största delen av luftfartssäkerheten regleras genom EU-rätten och att det därtill kommer rekommendationer från ICAO. 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.

Utskottet finner därmed inte anledning att ta några initiativ med anledning av motionerna 2024/25:1427 (SD) yrkandena 2, 4–8 och 10, 2024/25:2104 (M) och 2024/25:3126 (S) yrkande 63.

Flygtrafikledning och krisberedskap

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om navigeringsfyrar, tillhandahållande av radardata och Luftfartsverkets arbete med att säkerställa flygtransporter. Utskottet hänvisar till det arbete som Luftfartsverket gör på området och de anslagsmedel som har tilldelats Trafikverket. Utskottet framhåller vikten av att den flygtrafikledning som tillhandahålls ska vara tillförlitlig och väl fungerande och att detta även gäller i allvarlig kris och ytterst i krig.

Jämför reservation 22 (SD).

Motionerna

Björn Söder m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2024/25:1407 yrkande 12 att de analoga radarfyrarna, s.k. VOR, ska behållas. Enligt motionärerna innebär uppdelningen av flygplatser i Sverige att de analoga radarfyrarna, s.k. VOR, inte får vara kvar när Luftfartsverket går över till digital teknik och inte har velat fortsätta finansiera de analoga systemen. Om de digitala systemen skulle störas ut eller slås ut i händelse av krig kan flygplatserna enligt motionärerna ha de analoga systemen som backup. Motionärerna anser vidare i yrkande 13 att Luftfartsverket ska ges i uppdrag att omgående återta ansvaret för att tillhandahålla radardata till samtliga flygplatser i Sverige. Motionärerna pekar på att uppdelningen av flygplatser i Sverige har fått direkt kännbara konsekvenser i och med Luftfartsverkets beslut att inte längre tillhandahålla radardata till åtta regionala flygplatser. Motionärerna pekar på att konsekvenserna av att inte ha radartäckning blir att endast en flygning kan utföras åt gången vid de berörda flygplatserna.

Thomas Morell m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2024/25:1427 yrkande 16 att det behöver genomföras en riktad utredning i syfte att genomlysas Luftfartsverkets arbete med att säkerställa flygtransporter i allvarlig kris och ytterst i krig. Motionärerna pekar på att Luftfartsverket är beredskapsmyndighet med särskild betydelse för samhällets krisberedskap och totalförsvaret.

Bakgrund

Luftfartsverkets flygtrafiktjänster vid allvarlig kris och ytterst i krig

Luftfartsverket (LFV) tillhandahåller flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och ska göra detta i alla beredskapslägen. LFV är sedan oktober 2022 en beredskapsmyndighet inom beredskapssektor Transport tillsammans med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och med Trafikverket som sektorsansvarig myndighet. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Försvarsmakten ska gemensamt stödja aktörerna i det nya beredskapssystemet

och säkerställa den gemensamma totalförsvarsplaneringen. LFV ska säkerställa att myndigheten har förmåga att agera proaktivt och handlingskraftigt i hanteringen av såväl fredstida krissituationer som vid krig och krigsfara.

I fråga om flygtrafiktjänst i alla beredskapsskeden redovisar LFV i årsredovisningen för 2023 att det inom myndigheten pågår ett omfattande arbete för att stärka civilförsvars- och krisförmågan samt öka infrastrukturens robusthet. LFV pekar samtidigt på att det finns en risk att myndigheten inte uppnår tillräcklig förmåga inom planlagd tid på grund av att kris- och totalförsvarsarbetet inte är etablerat fullt ut i myndigheten. LFV påtalar att arbetet med att stärka och vidareutveckla förmågorna kopplade till civil beredskap för att nå huvudmålet Ett funktionellt totalförsvar fortsätter. Enligt LFV:s redovisning avser förmågorna som stärks och vidareutvecklas teknik, organisation och förfaranden men också samarbeten med externa parter.

I regleringsbrevet för 2025 anges att LFV utöver de krav som ställs i förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap i detta syfte ska utbilda och öva sin personal samt se till att myndigheten stärker en kultur och arbetssätt som utgår från de krav som ett krig ställer. I regleringsbrevet anges vidare att LFV ska redovisa vidtagna åtgärder och resultatet av dessa till Regeringskansliet senast den 1 mars 2026.

I regleringsbrevet ges LFV i fråga om åtgärder för ett stärkt civilt försvar i uppdrag att vidta särskilda åtgärder i syfte att stärka det civila försvaret och därmed bidra till en högre samlad förmåga inom totalförsvaret. Åtgärderna ska inkludera åtgärder för att säkerställa en uthållig reparationsberedskap. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 22 februari 2026 och ingå i en separat redovisning för civilt försvar.

Navigeringsfyrarna VOR

En VOR är en navigeringsfyr som bygger på en äldre navigeringsteknik. VOR är ännu i bruk och används då ofta tillsammans med en annan radiofyr, en s.k. DME, som är ett separat system i ett annat våglängdsområde som ger ett flygplan ett direkt avstånd till invald radiofyr. Moderna trafikflygplan navigerar i dag på enbart DME som redundant källa till gps.

I det internationella regelverket om flygtrafiken en route (flygning på sträcka, i det högre luftrummet), ställs endast krav på ett nätverk av konventionella navigationshjälpmedel som back up till gps och då är DME det system som är valt att vara redundant till gps vid en route. Enligt uppgift från LFV innebär detta att avgiftssystemet, som LFV får sin finansiering från, endast täcker kostnader för förvaltning av DME, och inte VOR som har en väldigt ålderstigen infrastruktur.

Från LFV har påtalats att Sveriges VOR-infrastruktur är föråldrad och det har därför under flera år förts en diskussion om avveckling. Enligt uppgift från LFV har myndigheten under två remissrundor efterfrågat hur det nationella behovet av VOR ser ut mot bakgrund av att LFV saknar såväl behov av som finansiering för VOR. Enligt uppgift från LFV framkom i remissrundorna att

flera aktörer uttryckte att det finns ett behov av VOR och myndigheten har därför föreslagit nyanskaffning av VOR samt att antalet ska minska från 22 till 13. LFV har samtidigt efterfrågat finansiering av detta både till investering och drift. I budgetpropositionen för 2025 finns anslag till anskaffning av nya VOR som har tilldelats Trafikverket. Enligt uppgift från LFV står myndigheten beredd att under fem år kunna omsätta VOR.

Ansvar att tillhandahålla radardata

Efter den avreglering av flygmarknaden som genomfördes 2010 har LFV ett begränsat ansvar för delar av den svenska flyginfrastrukturen. LFV har tidigare erbjudit åtta av Sveriges privata flygplatser ett avtal som gjort det möjligt för flygplatserna att använda LFV:s operativa nätverk för att få tillgång till övervakningsinformation. Dessa flygplatser är Arvidsjaur, Kristianstad, Ljungbyhed, Skavsta, Trollhättan, Västerås, Växjö och Örebro. Sedan 2019 nytecknar eller förlänger LFV inte avtalen utan erbjuder i stället flygplatserna en möjlighet att ansluta sitt eget nätverk till LFV:s centrala anslutningspunkt och därmed få tillgång till samma information.

Under december 2022 valde LFV att formellt säga upp avtalen och den 15 januari 2024 trädde förändringen i kraft. Inför detta genomfördes enligt uppgift från LFV en flygsäkerhetsbedömning och Transportstyrelsen godkände den förändring som sedermera genomfördes. Enligt LFV hade myndigheten i god tid meddelat de berörda flygplatserna om förändringen för att ge dem möjlighet att säkerställa kontinuitet i sin verksamhet. Förutom Arvidsjaur har samtliga av de flygplatser som nämns ovan enskilt eller via sin leverantör av flygtrafikledningstjänst (Air Traffic Services, ATS) tecknat avtal om att ansluta sig till LFV:s centrala anslutningspunkt och därmed har dessa nu radardata tillgängligt.

Svar på skriftliga frågor om radartäckning vid flygplatser

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade den 15 maj 2024 skriftliga frågor (fr. 2023/24:880 och 2023/24:885) om radartäckning vid landets flygplatser. Statsrådet pekade i sitt svar på att det finns tillgängliga radardata och att det snarare är tjänsten att leverera till de aktuella flygplatserna som brister. Statsrådet påminde om att marknaden är avreglerad och att det i Sverige finns leverantörer som Transportstyrelsen har certifierat. Statsrådet konstaterade att det är fritt att utifrån regelverken ansöka om certifiering för att kunna erbjuda aktuella tjänster. Statsrådet framhöll även att han följer den uppkomna situationen som påverkar kapaciteten på vissa regionala flygplatser noga genom att bl.a. hålla god kontakt med ansvariga myndigheter.

Statsrådet påminde även om att Trafikverket hade ingått överenskommelser med aktuella flygplatser om att de skulle vara beredskapsflygplatser under 2024 och att Trafikverket bedömt att beredskapsfunktionen är fortsatt möjlig utan aktuella nättjänster under en övergångsperiod. Statsrådet hänvisade i sammanhanget även till Transportstyrelsens bedömning att flygsäkerheten inte

är hotad men att kapacitetsbegränsningar skulle kunna uppkomma i vissa trafiksituationer. Statsrådet konstaterade att situationen analyseras inom Regeringskansliet med hjälp av behöriga myndigheter och att han förutsätter att ansvariga leverantörer av flygtrafikledning under tiden söker alternativa lösningar för leveransen av aktuella nättjänster.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla vikten av att den flygtrafikledning som tillhandahålls ska vara tillförlitlig och väl fungerande och att detta även gäller i allvarlig kris och ytterst i krig. Utskottet påminner om att LfV har fått uppgiften att tillhandahålla flygtrafiktjänster i alla beredskapslägen och att LfV är en av de beredskapsmyndigheter som har utsetts inom beredskapssektor Transport. Utskottet välkomnar de uppdrag som regeringen har gett LfV och det arbete som pågår i syfte att stärka LfV:s arbete i dessa frågor och därmed säkerställa flygtransporter i allvarlig kris och ytterst i krig. Utskottet ser vidare positivt på att det i budgetpropositionen för 2025 finns anslagsmedel som kan användas till anskaffning av VOR. I frågan om tillgång till radardata konstaterar utskottet att samtliga flygplatser som berörts av ändrade avtal om att använda LfV:s operativa nätverk har fått erbjudande av LfV för att kunna ansluta sig till LfV:s centrala anslutningspunkt. Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att ta något initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2024/25:1407 (SD) yrkandena 12 och 13 samt 2024/25:1427 (SD) yrkande 16.

Utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att utreda en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare. Utskottet hänvisar till att utbildningskraven för piloter fastställs inom ramen för samarbetet med EU och Easa. Utskottet ser positivt på att Easa har tagit fram förslag till regeländringar på området som nu remissbehandlas.

Motionen

Eric Palmqvist m.fl. (SD) anför i motion 2024/25:691 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.

Gällande rätt

Sverige har inte egen rådighet över de krav som ställs på piloter när det gäller utbildning för att flyga fallskärms hoppare. Det måste i stället ske inom ramen för samarbetet med EU och Easa.

Inom EU regleras sedan 2016 de flygoperativa kraven vid flygning med fallskärms hoppare i förordning (EU) nr 965/2012. I förordningen finns krav på piloten och luftfartyget etc. och ett antal regler, som bl.a. rör att en checklista för fallskärms hoppnings verksamhet ska användas och att golvet får användas som sittplatser. I förordningen finns dock inga krav på ett specifikt antal flygtimmar för en pilot som flyger fallskärms hoppare. Eftersom EU-rätten gäller framför nationell rätt har Transportstyrelsen gjort en genomgång för att se vilka krav Transportstyrelsen kan ställa på fallskärms hoppning med hänsyn till EU-rätten (TSF 2023-4). Transportstyrelsen vill stärka flygsäkerheten inom fallskärms hoppningen och anser att det måste vara tydligt för piloter och fallskärms hoppare vilka flygsäkerhetsmässiga krav som ställs på fallskärms hoppning. Från den 1 april 2025 gäller en ny föreskrift (TSFS 2025:13) som anger att varje enskild pilot ska vara godkänd av Svenska Fallskärmsförbundet innan han/hon får tjänstgöra ombord.

Bakgrund

Transportstyrelsen är den svenska myndighet som har tillsynsansvar för luftfarten. Transportstyrelsen presenterade i november 2024 en rapport om sin säkerhetsöversikt för luftfart 2023. I rapporten redovisar Transportstyrelsen att den under 2023 fortsatte att prioritera arbetet med att öka säkerheten inom flygningar med fallskärms hoppare efter dödsolyckorna som inträffade 2019 och 2021. Transportstyrelsen pekar även på att bl.a. följande åtgärder har vidtagits i samarbete med Svenska Fallskärmsförbundet (SFF):

- seminariedagar som fallskärmsklubbarna har genomfört i samband med säsongsstart
- information riktad till licensierade hoppare kring massa och balans, lastinstruktioner och vilka konsekvenser förflyttning i flygplanet under flygning kan ge
- inledande och fortsatt information riktad till piloter
- information riktad till fallskärmsinstruktörer
- införande av nytt innehåll i informationen till instruktörer, hopplada, hoppmästare och kursledare inför säsongsstart
- säkerhetsmöten med chefpiloter från alla Sveriges fallskärmsklubbar
- en central flygchefsfunktion har tillsatts av Fallskärmsförbundet i syfte att stödja de lokala flygcheferna och piloterna
- en säkerhetskulturutredning av Fallskärmsförbundets hoppare, instruktörer och piloter har inom ramen för tillsynen genomförts av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen redovisar vidare att myndigheten har prioriterat tillsynen gentemot SFF och dess lokala fallskärmsklubbar.

Statens Haverikommission

Statens Haverikommission (SHK) har utrett de dödsolyckor som inträffade i samband med flygningar med fallskärmsbäddare i Umeå 2019 och Örebro 2021. Utifrån de genomförda utredningarna har SHK lämnat säkerhetsrekommendationer till Easa, Transportstyrelsen och Svenska Fallskärmsförbundet. SHK lämnade säkerhetsrekommendationer till Easa om att myndigheten bör

- överväga att införa en formell utbildning som leder till en behörighet för piloter inom fallskärmsoperationer där behörigheten vidmakthålls genom repetitionsutbildning
- vidta åtgärder för att säkerställa att tillsynen över icke kommersiell specialiserad flygverksamhet inom fallskärmsoperationer bedrivs på ett sådant sätt och i sådan omfattning att den får effekt på efterlevnaden av regelverket och därmed får en säkerhetshöjande verkan.

Transportstyrelsen rekommenderades av SHK att inom ramen för sin tillsyn av flygplatser med konceptet Basic Airport eller motsvarande kontrollera om flygplatserna har vidtagit adekvata åtgärder för att säkerställa att insatstiden för flygplatsens räddningsstyrka följer gällande regelverk. Transportstyrelsen rekommenderades även att med hjälp av Svenska Fallskärmsförbundet verka för att ändamålsenliga riskanalyser enligt checklista utförs av piloter inom fallskärmsoperationer och tillämpas vid flygningar. Vidare rekommenderade SHK att Svenska Fallskärmsförbundet tillsammans med fallskärmsklubbarna vidta åtgärder för att säkerställa att alla piloter har fått obligatorisk information och utbildning.

Med anledning av de utredningar som SHK genomförde efter olyckorna i Umeå och Örebro och rekommendationerna till Easa besökte en delegation från SHK i december 2022 Easa. I ett s.k. mellansvar från Easa till SHK den 27 april 2023 med anledning av de lämnade rekommendationerna framhöll Easa bl.a. att de hade utfört en säkerhetsutvärdering (SIA) relaterad till fallskärmsoperationer. Easa drog även slutsatsen att säkerhetsriskerna måste minskas. Enligt Easa hade därför en s.k. bästa interventionsstrategi (BIS) initierats för fallskärmsoperationer och en sådan process kan resultera i riskreducerande och säkerhetsfrämjande åtgärder relaterade till regelframställning. I sitt svar pekade Easa även på att de avsåg att 2023 lansera en kampanj för att belysa de vanligaste orsakerna till olyckor vid fallskärmsbäddning, med syftet att sprida kunskap och erfarenhet om operativa rutiner som bidrar till att minska riskerna.

Pågående arbete

Easa har under 2024 arbetat fram en BIS och Sverige har deltagit i detta arbete. Syftet är att öka säkerheten för fallskärmsbäddare när de flyger i luftfartyget. I förslaget föreslås inga formella behörighetskrav på piloter som flyger fallskärmsbäddare, däremot föreslås vissa förändringar i förordning (EU) nr

965/2012. Denna BIS kommer under våren 2025 att skickas på remiss till samtliga medlemsländers flygsäkerhetsmyndigheter och intresseorganisationer.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsförslag om utbildning av piloter som flyger fallskärmschoppare, senast i betänkande 2023/24:TU14. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning till bl.a. pågående arbete inom Easa och Transportstyrelsen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla vikten av hög flygsäkerhet och att det bedrivs ett kontinuerligt flygsäkerhetsarbete på alla nivåer för att minimera antalet incidenter och olyckor inom luftfarten. I frågan om utbildning av piloter som flyger fallskärmschoppare kan utskottet konstatera 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. Utskottet ser därför positivt på att Easa arbetar med att ta fram en s.k. BIS (bästa interventionsstrategi) för att öka säkerheten vid flygning med fallskärmschoppare och att svenska myndigheter deltar i detta arbete. Utskottet välkomnar även de informations- och utbildningsåtgärder som Transportstyrelsen genomför tillsammans med Svenska Fallskärmsförbundet samt att myndighetens tillsynsinsatser har utökats. Med anledning av det som anförts ovan finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2024/25:691 (SD).

Vissa flygplatsrelaterade frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika flygplatsrelaterade frågor. Utskottet hänvisar bl.a. till att det är upp till Swedavia som ägare till de nationella flygplatserna att göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till namnfrågor. När det gäller frågan om arbetsuniformer vid statliga flygplatser hänvisar utskottet till att Swedavia har tagit fram en anvisning för användande av uniformer som riktar sig till alla som använder uniform i tjänsten.

Jämför reservation 23 (SD).

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2024/25:1427 yrkande 3 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.

Gustaf Göthberg (M) vill i motion 2024/25:1090 att Göteborg Landvetter flygplats namnges efter Evert Taube. Enligt motionärerna förtjänar Taubes internationalism, framtidstro, optimism och humanism att uppmärksammas tillsammans med den visskatt och det musikaliska avtryck han gjort på Sverige.

Kristina Axén Olin (M) anser i motion 2024/25:1840 att ett namnbyte på Arlanda Airport till Alfred Nobel Airport bör övervägas. Motionären framhåller att Alfred Nobel och Nobelpriset är oerhört välkänt och respekterat.

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 är att orienteringen i fråga om flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn.

I egenskap av ägare till de statliga flygplatserna ska Swedavia 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 betonat 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 eller Göteborg) och för svenskar (Arlanda eller 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, tågoperatörer 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 2023/24:TU14. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till bl.a. Swedavias arbete och internationell luftfartsstandard. Utskottet 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. Utskottet ser positivt på detta och finner därmed inte anledning att ta något initiativ i frågan om arbetsuniformer. Motionsförslag 2024/25:1427 (SD) yrkande 3 avstyrks följaktligen.

När det gäller förslagen om byte av namn på Stockholm Arlanda flygplats och Göteborg Landvetter flygplats konstaterar utskottet att det enligt internationell luftfartsstandard är bestämt att orienteringen i fråga om flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn. Därmed tillgodoser de nuvarande namnen Stockholm Arlanda flygplats och 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 t.ex. 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 varumärkena Stockholm Arlanda flygplats och Göteborg Landvetter flygplats under många år. Därmed finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ och avstyrker därför motionerna 2024/25:1090 (M) och 2024/25:1840 (M).

Drönare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om samhällsnyttig drönartrafik och hur användningen av drönare kan underlättas. Utskottet hänvisar bl.a. till den drönarstrategi som EU-kommissionen har presenterat och att Transportstyrelsen nyligen har redovisat en utredning om drönare och dess roll i det svenska transportsystemet.

Jämför reservation 24 (S) och 25 (SD).

Motionerna

Gunilla Svantorp m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2024/25:3126 yrkande 64 behovet av att förbättra förutsättningarna för samhällsnyttig drönartrafik.

Thomas Morell m.fl. (SD) vill i kommittémotion 2024/25:1427 yrkande 9 se en utredning av hur användningen 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

Allmänt om drönare

Drönare är motorförsedda luftfartyg utan pilot ombord som kan flyga autonomt eller fjärrstyras. Drönare finns i olika storlekar, från luftfartyg på hundratalet gram till farkoster på tusentals kilo som startar och landas som vanliga flygplan. Transportstyrelsen använder termen UAS (unmanned aerial systems), vilket omfattar själva farkosten samt dess kringutrustning som är nödvändig för att starta, flyga och landa det obemannade luftfartyget.

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 av stadsmiljö samt leverans av hjärtstartare och andra medicinska artiklar. De senaste åren har man också provat ut drönare som levererar matvaror och andra logistiklösningar inom exempelvis detaljhandeln. I framtiden förväntas även drönare transportera människor till och från urbana miljöer. Detta innebär att det redan belastade luftrummet och flygtrafikledningssystemet står inför en stor utmaning och omställning och att det behövs nya regler för att möta den digitala utvecklingen.

EU:s drönarstrategi

Grunderna för ett EU-gemensamt drönarregelverk beslutades 2018 när grundläggande ramar för drönare fördes in i EU:s nya grundförordning för den civila luftfarten, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139.

EU-kommissionen presenterade i november 2022 meddelandet En drönarstrategi 2.0 för ett smart och hållbart ekosystem för obemannade luftfartyg i Europa (COM(2022) 652). I drönarstrategin aviserades ett antal s.k. flaggskeppsåtgärder för att förverkliga Europeiska kommissionens vision för drönarsektorn i EU fram till 2030. Kommissionen konstaterade bl.a. att de åtgärder som hade tillkännagetts i 2015 års luftfartsstrategi En luftfartsstrategi för Europa (COM(2015) 598) till stor del hade slutförts och att det var dags för en uppdaterad EU-politik om drönare som bygger på de resultat som hittills uppnåtts och som tar hänsyn till nya politiska prioriteringar och nya utmaningar samt den senaste tekniska, regleringsmässiga och kommersiella utvecklingen. Arbetet hittills har bl.a. handlat om att ta fram fler standardscenarier för att förenkla tillståndprocesser och ta fram regler för de mest avancerade drönaroperationerna. Vidare pågår det bl.a. arbete med regelverket för konstruktion och drift av vertikalflygplatser, s.k. vertiports, och med anledning av detta analyseras deras påverkan på luftfartsskyddet.

Det gemensamma europeiska regelverket för U-space

U-space är ett EU-initiativ för tjänster till obemannad luftfart, och den 22 april 2021 beslutade EU om ett nytt gemensamt europeiskt regelverk för U-space, förordning (EU) 2021/664 (U-space-förordningen). De nya reglerna trädde i kraft den 26 januari 2023. U-space är ett koncept för nya tjänster och förfaranden som på ett automatiserat och digitaliserat sätt ska möjliggöra en integrering av drönare i luftrummet. I förlängningen ska konceptet stödja en säker och effektiv tillgång till luftrummet för ett stort antal drönare samtidigt som den säkra och effektiva tillgången för den bemannade luftfarten bibehålls. Konceptet införs stegvis inom EU med målsättningen att vara fullt utbyggt till 2035. Tjänsterna möjliggör för drönare att bl.a. flyga bortom synhåll, i stor skala och på ett automatiserat sätt som dessutom är säkert för människor, byggnader och övrig luftfart. Flygning sker i geografiska UAS-zoner, vilket är avgränsade luftrum, med krav på U-space-tjänster som behörig myndighet beslutat om.

Genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg (drönarförordningen) och U-space-förordningen har mer detaljerade EU-regelverk kommit på plats och målet är att kunna tillämpa det slutliga U-space-regelverket i hela EU 2035.

LFV driver projektet Sweden U-space med målet att certifiera sig som tillhandahållare av gemensamma informationstjänster och att skapa förutsättningar för att även certifiera sig som tillhandahållare av U-space-tjänster.

Luftfartsverket och flygtrafiktjänster för obemannad luftfart

Av 1 § förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket (LFV) framgår att deras 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. LFV 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 Försvarsmakten.

LFV har sedan den 1 februari 2023 i enlighet med sin instruktion uppdraget att tillhandahålla information och tjänster som stöder obemannad luftfart. LFV har också haft ett regeringsuppdrag att etablera system och tjänster för obemannad luftfart. Genom en ändring i förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket som trädde i kraft i augusti 2023 är LFV exklusiv leverantör av gemensamma informationstjänster (CISP) i alla U-space-luftrum i Sverige.

LFV har haft i uppdrag att göra en översyn av det undre luftrummet (I2021/02335 D-2023-341993). Med anledning av översynen presenterade LFV i augusti 2023 en slutrapport med förslag till en alternativ utformning av luftrumsstrukturen i det undre luftrummet. I rapporten konstaterade LFV bl.a. att den obemannade luftfarten på lång sikt förväntas kunna använda luftrummet på samma sätt som den bemannade luftfarten, men att det fram till dess kommer att behövas särskilda lösningar för den obemannade luftfarten för att säkra förutsättningarna för denna typ av trafik.

I årsredovisningen för 2023 konstaterar LFV att den obemannade luftfarten växer i allt snabbare takt och kan göra stor ekonomisk och miljömässig samhällsnytta för bl.a. transporter. Enligt LFV kan drönare även få stor betydelse för polis och räddningstjänst.

Transportstyrelsens ansvar och ökad användning av drönare

Transportstyrelsen har utsetts av regeringen till behörig myndighet för drönarförordningen och U-space-förordningen och är därmed ansvarig myndighet för frågor som rör regelutveckling, tillsyn och tillstånd för drönare. Till Transportstyrelsens uppgifter hör bl.a. att utfärda föreskrifter, hantera tillstånd för olika drönarkategorier, hantera ansökningar om geografiska drönarzoner (UAS-zoner) och U-space samt utfärda drönarkort för fjärrpiloter.

Regeringen gav i juli 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågeställningar som aktualiseras av användandet av drönare och dess roll i transportsystemet i Sverige (LI2023/02917). Syftet med uppdraget har varit att stärka förutsättningarna för en konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige och EU samt främja en säker, hållbar och effektiv användning av drönare som tar hänsyn till nationella förutsättningar och eventuella allmänna och enskilda motstående intressen. I genomförandet av uppdraget har Transportstyrelsen involverat berörda myndigheter, kommuner, regioner och andra aktörer för dialog och samråd, och i augusti 2024 redovisades en rapport till regeringen

(TSG 2023-5511). I rapporten pekar Transportstyrelsen på den snabba teknikutvecklingen inom drönarbranschen och att den gör att berörda regelverk kontinuerligt behöver uppdateras. Transportstyrelsen framhåller även att det behövs hållbara finansieringsmodeller som kan stödja utvecklingen av nödvändig infrastruktur och tjänster. Med utgångspunkt i dagens situation och med syftet att användandet av drönare ska kunna vidareutvecklas lämnar Transportstyrelsen ett antal förslag till åtgärder. Transportstyrelsen anser att regeringen bör besluta hur det offentliga åtagandet ska se ut och finansieras och föreslår bl.a. att det bör fastställas en nationell ambition för obemannad luftfart i Sverige och att det bör upprättas en nationell plattform för samarbete. Transportstyrelsen pekar även på behovet av en generell kunskapshöjning kring drönare och de regler som styr verksamheten. Transportstyrelsen ser också att det finns behov av att effektivisera myndighetens tillståndprocesser. I rapporten föreslås även att regeringen låter utreda hur Försvarsmaktens behov av att hemlighålla militära skyddsobjekt kan garanteras utan att den civila drönanvändningen i onödan förhindras eller försvåras. Vidare föreslås att Sveriges regioner av regeringen tilldelas mandat att hålla samman lokala och regionala samråd vid upprättande av U-space-luftrum. Rapporten och de förslag som lämnats var på remiss t.o.m. den 17 februari 2025 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Projekt för att utveckla användningsområdena för drönare

Enligt uppgift från Transportstyrelsen pågår olika typer av projekt som t.ex. innebär att drönare används som en plattform och bär olika sensorer eller last. Det pågår bl.a. projekt i Göteborg där drönare används som plattform och flyger med hjärtstartare. 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 virkesvolymen. 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.

Svar på skriftlig fråga om drönanvändning och innovation

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade den 9 april 2024 en skriftlig fråga (fr. 2023/24:765) om åtgärder för att skapa ett gemensamt digitalt luftrum där Sverige kan dra större nytta av drönanvändning och innovation på området. I sitt svar pekade statsrådet på att EU-regelverket har skapat en gemensam europeisk grund för att fortsatt kunna frigöra potentialen med drönare, bidra till fler företag och arbetstillfällen samt bidra till en hållbar omställning av transportsektorn med innovativa tjänster. Statsrådet hänvisade till det uppdrag

som regeringen gett Transportstyrelsen att analysera hur användandet av drönare i Sverige kan vidareutvecklas och att det i uppdraget även ingår att utreda vilken infrastruktur som behövs för att integrationen av drönare ska fungera i och utanför U-space-luftrum. Statsrådet framhöll att han ser fram emot att ta del av resultatet av Transportstyrelsens uppdrag.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om att underlätta användningen av drönare, senast i betänkande 2023/24:TU14. Utskottet avstyrkte förslaget med hänvisning till vidtagna och pågående åtgärder. 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. Utskottet ser därför positivt på att EU-kommissionen har presenterat en drönarstrategi 2.0 för ett smart och hållbart ekosystem för obemannade luftfartyg i Europa med en vision för drönarsektorn i EU fram till 2030. Utskottet påminner i sammanhanget även om att EU har beslutat om ett gemensamt europeiskt regelverk för U-space som är ett koncept av nya tjänster och förfaranden som på ett automatiserat och digitaliserat sätt ska möjliggöra en integrering av drönare i luftrummen. När det gäller frågan om att utreda hur användningen av drönare kan förenklas och underlättas välkomnar utskottet att Luftfartsverket har genomfört en översyn av det undre luftrummet liksom att Transportstyrelsen nyligen redovisat ett regeringsuppdrag som bestod i att analysera och utreda frågeställningar som aktualiseras av användandet av drönare och deras roll i transportsystemet i Sverige och att ärendet nu bereds inom Regeringskansliet. Med anledning av det som anförts ovan finner utskottet inte skäl att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2024/25:1427 (SD) yrkande 9 och 2024/25:3126 (S) yrkande 64.

Hinderbelysning vid vindkraftverk

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att införa behovsanpassning av hinderbelysning. Utskottet hänvisar till att Transportstyrelsen har genomfört en översyn inom området och pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 26 (C) och 27 (MP).

Motionerna

Rickard Nordin m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2024/25:3169 yrkande 105 att bättre behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk bör införas, om det finns lokala förutsättningar. Motionärerna anser att det måste finnas en större flexibilitet hos 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.

Linus Lakso m.fl. (MP) vill i kommittémotion 2024/25:1771 yrkande 9 att det införs behovsstyrd hinderbelysning som standard vid etablering av vindkraftverk. Enligt motionärerna är det fullt möjligt att installera behovsstyrd hinderbelysning som tänds när ett flygplan närmar sig och är mörk övrig tid.

Åsa Eriksson m.fl. (S) betonar i motion 2024/25:2315 behovet av att överväga krav på behovsstyrd i stället för ständig hinderbelysning vid vindkraftverk. Motionären pekar på det påtagliga blinkande som syns lång väg på landsbygden, trots att det finns teknik som gör att den permanenta belysningen av vindkraftverk kan upphöra.

Magnus Berntsson (KD) påtalar i motion 2024/25:1032 behovet att påbjuda behovsstyrd hinderbelysning för både land- och havsbaserade vindkraftverk. Enligt motionären skulle ett införande av krav på behovsstyrd hinderbelysning avsevärt minska ljusföroreningarna från vindkraftverk, skydda miljön och förbättra livskvaliteten för människor som bor i närheten.

Bakgrund

Gällande rätt

Chicagokonventionen (Doc 7300/9) utgör grunden till det internationella samarbete som drivs av ICAO. Den internationella regleringen av hinderbelysning återfinns i konventionens bilaga 14. Enligt reglerna ska ett vindkraftverk markeras och/eller försees 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 vindkraftsparker och placering av ljus. I bilagorna till föreskrifterna anges även metod för markering av vindkraftverk.

Transportstyrelsens arbete med översyn av regler

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 Chicago-konventionens bilaga 14 Aerodromes i fråga om möjligheten att bevilja undantag från reglerna och tillåta 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.

Transportstyrelsen redovisade i 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 gjorde mellan åtta europeiska länder konstaterade man 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 konstaterade man att även detta ser olika ut i de olika länderna. Transportstyrelsen pekade 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. Transportstyrelsen ansåg därför att det är näst intill omöjligt att säga att upplägg för behovsstyrd hinderbelysning som fungerar i ett annat land automatiskt även fungerar i Sverige. Transportstyrelsen pekade på att om behovsstyrda system för hinderbelysning ska kunna tillämpas i Sverige krävs stora ingrepp i den nationella modellen för samexistens i det svenska luftrummet.

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 Totalförsvarets forskningsinstitut under 2020–2022 tog fram ett kunskapsunderlag om samexistens mellan försvarsintressen och vindkraft där flera statliga myndigheter, länsstyrelser 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).

Svar på skriftlig fråga om radarstyrd hinderbelysning

Statsrådet Andreas Carlson (KD) besvarade den 5 mars 2024 en skriftlig fråga (fr. 2023/24:651) om huruvida regeringen kommer att ta initiativ för att tillåta radarstyrd hinderbelysning. Statsrådet hänvisade till den rapport som Transportstyrelsen hade redovisat i december 2021 om behovsstyrd hinderbelysning av vilken det framgår att en betydande skillnad mellan Sverige och övriga länder är användandet av det nationella luftrummet och hur militären opererar tillsammans med den civila trafiken. Statsrådet pekade vidare på den fortsatta analys som Transportstyrelsen slutfört och som lett till att myndigheten beslutat att utföra en översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:88) om markering av föremål som utgör en fara för luftfarten och om flyghinderanmälan om ändringar. Statsrådet konstaterade att översynen av föreskrifterna syftar till att undersöka möjligheterna att anpassa de svenska kraven för att markera vindkraftverk i enlighet med de internationella regler som framgår av bilaga 14 till Chicagokonventionen och att översynen planeras att vara klar sista kvartalet 2024. Därmed ansåg statsrådet inte att det finns behov av några initiativ när det gäller radarstyrd hinderbelysning.

Pågående arbete

Mot bakgrund av Transportstyrelsens ovannämnda rapport och att kraven i den nu gällande föreskriften (TSFS 2020:88) till viss del skiljer sig från ICAO:s rekommendationer och att Sverige därmed har striktare regler, har Transportstyrelsen tagit fram förslag till ändringar i de nuvarande reglerna. Transportstyrelsens förslag till nya föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten har remitterats och synpunkter på detta skulle ha varit Transportstyrelsen tillhanda senast den 7 februari 2025. Då vissa remissinstanser har begärt förlängd svarstid och fått detta beviljats har alla remissvar ännu inte kommit in. När Transportstyrelsen har tagit emot

samtliga svar kommer en utvärdering av remissynpunkterna och de ställningstaganden som följer av detta att genomföras. Med hänsyn till den förlängda svarstiden beräknar Transportstyrelsen att utvärderingen kan inledas tidigast i början av maj 2025. Enligt uppgift från Transportstyrelsen kommer förslaget till föreskrifter att remitteras på nytt om det genomgår omfattande förändringar till följd av det remissförfarande som nu pågår. Frågan om ändringar av regler för behovsstyrd hinderbelysning bereds således fortfarande inom Transportstyrelsen.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om behovsstyrd hinderbelysning, senast i betänkande 2023/24:TU14. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till en översyn i frågan. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om behovsstyrd hinderbelysning vid vindkraftverk har Transportstyrelsen utfärdat föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten. Utskottet påminner i sammanhanget om den rapport som Transportstyrelsen redovisade i december 2021 om behovsstyrd hinderbelysning och vad som uppgavs i denna om att en betydande skillnad mellan Sverige och övriga länder är användandet av det nationella luftrummet och hur militären opererar tillsammans med den civila trafiken. Utskottet ser positivt på att Transportstyrelsen har genomfört en översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd TSFS 2020:88 med syftet att undersöka möjligheterna att anpassa de svenska kraven för att markera vindkraftverk i enlighet med ICAO:s rekommendationer och att en utvärdering har inletts av de synpunkter som har inkommit i samband med remitteringen av översynen. Eftersom utskottet inte vill föregripa resultatet av det pågående beredningsarbetet avstyrker utskottet motionerna 2024/25:1032 (KD), 2024/25:1771 (MP) yrkande 9, 2024/25:2315 (S) och 2024/25:3169 (C) yrkande 105.

Luftfartsavtal och direktflygförbindelse mellan Sverige och vissa länder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om luftfartsavtal och direktflygförbindelse med andra länder. 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 Sveriges luftfartsförbindelser med tredjeländer. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Motionerna

Markus Wiechel m.fl. (SD) framhåller i motion 2024/25:3010 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.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framför i motion 2024/25:2521 att Sverige bör verka för att EU stöder Nepal i syfte att skapa förutsättningar för att direktflyg mellan EU och Nepal ska kunna återupptas. Genom att återinföra direktflyg från Europa till Nepal skulle man enligt motionärerna kunna öka efterfrågan på flygningar till Nepal och därmed främja ökad internationell rörlighet till och från landet.

Bakgrund

Om 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 stater 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 likalydande bilaterala avtal med andra länder.

I avtalen finns bestämmelser om mellan vilka orter (punkter) 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 av antalet flygningar eller kapacitetsinsatsen i övrigt.

EU-kommissionen kan få mandat av rådet att förhandla luftfartsavtal med länder utanför EU, Norge, Island och Lichtenstein. Det finns två typer av avtal

som EU kan ingå, heltäckande eller horisontella. Om EU har ingått ett heltäckande avtal med en stat sätts medlemsstaternas bilaterala avtal med den staten ur spel. Om EU har ingått ett horisontellt avtal innebär det att EU och den andra staten har kommit överens i vissa frågor.

Samarbetsavtal mellan EU och Nepal på luftfartsområdet

I februari 2009 undertecknades ett samarbetsavtal inom luftfartsområdet mellan EU och Nepal som trädde i kraft i juni 2015. Avtalet gör det möjligt för alla flygbolag inom EU att bedriva flygtrafik mellan Nepal och de EU-medlemsstater som har ett bilateralt avtal med Nepal och tillgängliga trafikrättigheter. Avtalet innehåller bl.a. bestämmelser om säkerhet, beskattning av flygbränsle och vissa konkurrensregler.

Sedan december 2013 återfinns samtliga flygbolag från Nepal på EU:s s.k. svarta lista för flygbolag, dvs. de bolag som är förbjudna att flyga inom EU på grund av brister i fråga om att följa de internationella säkerhetsstandarder som gäller inom luftfarten. Det innebär att det inte är möjligt för nepalesiska flygbolag att bedriva trafik inom EU. Det finns dock inga hinder för de europeiska flygbolagen att etablera och bedriva trafik mellan EU och Nepal, under förutsättning att det sker i linje med det samarbetsavtal som ingicks 2009.

Svar på skriftlig fråga om luftfartsavtal med Taiwan

Dåvarande statsrådet Tomas Eneroth (S) besvarade den 4 maj 2022 en skriftlig fråga (fr. 2021/22:1493) om huruvida han avsåg 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 Sveriges luftfartsförbindelser med tredjeländer. Statsrådet pekade vidare på att ett traditionellt luftfartsavtal reglerar trafikrättigheter och även andra förhållanden inom luftfartsrelationer mellan stater samt att möjligheterna till långväga luftfartsförbindelser förbättras genom övergripande avtal även på EU-nivå. Statsrådet pekade avslutningsvis på att ett luftfartsavtal inte är något krav för att påbörja direktrafik och konstaterade att om ett flygbolag vill etablera en direktförbindelse mellan Taiwan och Sverige kan flygbolaget genom ordinarie förfarande ansöka om trafiktillstånd hos Transportstyrelsen.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om direktflygförbindelse mellan Sverige och Taiwan, senast i betänkande 2023/24:TU14. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning till regeringens medverkan i det skandinaviska luftfartssamarbetet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

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 Sveriges luftfartsförbindelser med tredjeländer. I frågan om direktflyg mellan EU och Nepal påminner utskottet om att det finns ett samarbetsavtal mellan EU och Nepal inom luftfartsområdet. Utskottet konstaterar samtidigt att samtliga flygbolag från Nepal sedan december 2013 återfinns på EU:s s.k. svarta lista för flygbolag och att de därmed är förbjudna att flyga inom EU. Utskottet framhåller att de internationella säkerhetsstandarder som gäller inom luftfarten ovillkorligen måste följas. Mot bakgrund av vad som här anförts finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ och avstyrker därmed motionerna 2024/25:2521 (M) och 2024/25:3010 (SD).

Reservationer

1. **Omfattning och möjlighet till nedsättning av sanktionsavgifter, punkt 2 (V)**

av Malin Östh (V).

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

2024/25:3356 av Malin Östh m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt

2024/25:3359 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2 och

avslår motion

2024/25:3359 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att målet för omställningen av flygbränsle är satt alldeles för lågt i och med ReFuelEU Aviation, inte minst med tanke på FN:s krav på skärpta klimatåtaganden för COP 30. Vid överträdelser av EU-förordningen ska sanktionsavgifter betalas och detta gäller för såväl flygbränsleleverantörer och luftfartygsoperatörer som unionsflygplatsernas ledningsenhet. Förslaget i propositionen innebär dock att det kommer att finnas möjlighet att helt eller delvis sätta ned sanktionsavgiften. I likhet med Naturvårdsverket anser jag att den föreslagna lydelsen av nedsättningsgrunderna ger utrymme för en vidare tolkning än vad som framgår av EU-förordningen och det framstår som att regeringens förslag innebär att möjligheten att befrias från sanktionsavgift är betydligt större än vad som medges i EU-förordningen. Jag menar att möjligheten att sätta ned sanktionsavgiften måste vara ytterst begränsad. Därmed anser jag att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag som innebär att möjligheten till nedsättning av respektive befrielse från sanktionsavgift ytterligare begränsas.

Jag anser även att regeringen bör säkerställa att sanktionsavgifterna ska gå till flygets omställning.

2. Omfattning och möjlighet till nedsättning av sanktionsavgifter, punkt 2 (MP)

av Linus Lakso (MP).

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

2024/25:3356 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 1 och

2024/25:3359 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2 samt
avslår motion

2024/25:3356 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis peka på att målet för omställningen av flygbränsle är satt alldeles för lågt i och med ReFuelEU Aviation och att det blir uppenbart att Sverige behöver gå snabbare framåt för att flyget ska ta sin andel av de svenska klimatmålen. Dessvärre kommer endast en handfull av Sveriges flygplatser att omfattas av regelverket för ReFuelEU Aviation och jag anser därför att regeringen bör vidta åtgärder för att regelverket i denna proposition ska gälla för samtliga flygplatser i det nationella basutbudet.

EU-förordningen innehåller sanktionsavgifter för såväl flygbränsleleverantörer och luftfartygsoperatörer som unionsflygplatsers ledningsenhet och regeringens proposition innebär att det kommer att finnas möjlighet att helt eller delvis sätta ned sanktionsavgiften. Jag noterar dock att Naturvårdsverket anser att de föreslagna nedsättningsgrunderna i propositionen ger större utrymme än EU-förordningen och jag menar även att regeringens förslag innebär att möjligheten att befrias från sanktionsavgift är klart större än vad som medges i EU-förordningen. Eftersom jag inte ser någon anledning till att Sverige ska ha ett generösare regelverk än EU-förordningen när det gäller att möjliggöra nedsättning av sanktionsavgifter anser jag att regeringen bör återkomma med ett omarbetat förslag som innebär att möjligheten till nedsättning av respektive befrielse från sanktionsavgift begränsas.

3. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 3 (S)

av Aylin Nouri (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

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 58 och avslår motionerna

2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 8,

2024/25:1560 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),

2024/25:1639 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,

2024/25:1987 av Ann-Sofie Alm (M),

2024/25:2274 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:2279 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:2362 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 48, 51 och 67 samt

2024/25:3183 av Bo Broman (SD).

Ställningstagande

Sverige är ett glest befolkat land med stora geografiska avstånd och en placering i Europas utkant. Vi är därmed starkt beroende av en väl fungerande flygtrafik. Vi anser att en effektiv och hållbar flygpolitik är av yttersta vikt för individer och näringsliv och för att vårt land ska hålla samman. Vi vill därför framhålla behovet av förstärkt nationell samordning av luftfartens infrastruktur.

4. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, 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

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 48, 51 och 67 samt avslår motionerna

2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 8,

2024/25:1560 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),

2024/25:1639 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,

2024/25:1987 av Ann-Sofie Alm (M),

2024/25:2274 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:2279 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:2362 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 58 och
2024/25:3183 av Bo Broman (SD).

Ställningstagande

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjligheten att på ett enkelt sätt ta sig till andra destinationer inom landet, och vidare ut i världen. Jag vill understryka att både enskilda och näringslivet behöver ett väl fungerande flyg och tillgång till regionala flygplatser och att detta 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 detta sammanhang även betona behovet av att se över Swedavias vinstdelningsmodell i syfte att uppnå en bättre intäktsfördelning samt stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet.

Flygtrafikledning och säkerhetsverksamhet finansieras under normala förhållanden genom att avgifter på flygbolagens passagerar- och godstrafik tas ut. I en kris faller dock dessa avgifter till i princip noll. Eftersom säkerhet är helt grundläggande kan flyget inte startas om inte dessa system är finansierade. Jag anser att staten borde ta ett större ansvar för att säkerställa att dessa system underhålls och driftsätts även om flygtrafiken är väldigt svag. För de statliga flygplatserna bör Swedavia bemyndigas i detta avseende och jag anser att staten också måste kunna gå in med ekonomiska garantier när det gäller de regionala flygplatserna och se till så att verksamheten fungerar. Även under en kris – och kanske i synnerhet då – måste landets finmaskiga flygplatsnätverk fungera och kunna bedriva en säker operativ verksamhet. Exakt hur detta ska gå till anser jag behöver utredas. Det kan handla om att staten behöver skjuta till pengar genom kapitaltillskott till Swedavia och att t.ex. anslagsfinansieringen till Luftfartsverket ses över. Jag anser vidare att motsvarande ersättning för uteblivna rörelseintäkter även måste ges till regionala flygplatser och flygtrafikledningstjänster och att man också behöver se över såväl låneramar och ekonomisk styrning som avkastningsmålet för Swedavia.

5. Finansiering och stöd till regionala flygplatser, punkt 3 (MP)

av Linus Lakso (MP).

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

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6 och

avslår motionerna

2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 8,
2024/25:1560 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),
2024/25:1639 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),
2024/25:1987 av Ann-Sofie Alm (M),
2024/25:2274 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),
2024/25:2279 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),
2024/25:2362 av Jesper Skalberg Karlsson (M),
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 48, 51 och 67,
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 58 och
2024/25:3183 av Bo Broman (SD).

Ställningstagande

Undervägsavgifter är avgifter som flygplan som trafikerar luftrummet men nödvändigtvis inte landar betalar. De pengar som kommer in bekostar bl.a. Luftfartsverkets flygtrafikledningstjänster men går även ut till ett stort antal beredskapsflygplatser. Ordningen med undervägsavgifter är reglerad på EU-nivå och systemet hanterar ca 2 miljarder kronor per år. Jag vill peka på att det behövs en översyn av flygets undervägsavgifter eftersom jag anser att det behöver utredas om de pengar som går till enskilda flygplatser uppfyller EU:s regelverk.

6. Beredskapsflygplatser, punkt 4 (S)

av Aylin Nouri (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 motionerna

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 65 och
2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 31 och
avslår motionerna
2024/25:123 av Rashid Farivar (SD) yrkande 1,
2024/25:510 av Josef Fransson (SD),
2024/25:1234 av Mikael Damsgaard och Caroline Högstöm (båda M) yrkande 5,
2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 12,
2024/25:2262 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) och
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 53 och 68.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att Sverige, med sina långa avstånd och sin placering i Europas utkant, är starkt beroende av väl fungerande flygtrafik. En effektiv och hållbar flygpolitik är därför av yttersta vikt för såväl individer och näringslivet som nationell samhörighet. Vi vill understryka att det är viktigt att den samhällsviktiga luftfarten förstärks. På motsvarande sätt anser vi också att det är viktigt att se till att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser.

7. Beredskapsflygplatser, punkt 4 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 12 och
avslår motionerna

2024/25:123 av Rashid Farivar (SD) yrkande 1,

2024/25:510 av Josef Fransson (SD),

2024/25:1234 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M)
yrkande 5,

2024/25:2262 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 53 och 68,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 65 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 31.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att landets beredskapsflygplatser är av vital betydelse för viktiga samhällsfunktioner och att det kan gälla allt från ambulansflygningar och brandbekämpning till Försvarsmaktens 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 av staten för merkostnaderna för dessa tjänster. Därmed anser vi att en utredning bör initieras för att utreda behovet av att utöka antalet beredskapsflygplatser.

8. Beredskapsflygplatser, punkt 4 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 53 och 68 samt avslår motionerna

2024/25:123 av Rashid Farivar (SD) yrkande 1,

2024/25:510 av Josef Fransson (SD),

2024/25:1234 av Mikael Damsgaard och Caroline Högstrom (båda M) yrkande 5,

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 12,

2024/25:2262 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 65 och

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 31.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis peka på att det i dag saknas en plan för hur en miniminivå för transporter inom de olika transportslagen ska se ut och att detta är något som skapar osäkerhet för både allmänheten och näringslivet. Under covid-19-pandemin fick staten t.ex. gå in och upphandla trafikplikt för en del flyglinjer, något som uppfattades som en ad hoc-hantering. Jag vill därför se ett tydliggörande av vilken typ av miniminivå inom transportsystemen som garanteras vid en kris och att regeringen tar fram en plan för hur man från statligt håll avser att tillsammans med myndigheter och näringslivet säkerställa miniminivåer för flygtransporter under en allvarlig störning. Därmed vill jag framhålla 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.

Många anställda inom transportsystemet har en certifiering, behörighet eller säkerhetsklassning vars giltighet kräver en kontinuerlig tjänstgöring. Under covid-19-pandemin kunde många inom flygbranschen inte arbeta lika mycket som vanligt och riskerade således att inte komma upp i det antal tjänstgöringstimmar som krävs för att ha ett giltigt certifikat. Inom flygsektorn gäller detta bl.a. piloter och ombord- och markservicepersonal. När delar av verksamheten ska återstartas och personalstyrkan återfå sina certifieringar kan flaskhalsproblem uppstå. Jag anser att byråkrati inte ska behöva fördröja en återstart och att myndigheterna därför behöver ta fram beredskapsplaner för hur man kan återstarta utan onödiga dröjsmål. Det bör enligt min uppfattning

vara regeringen genom Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som ska hantera detta. Jag anser att regeringen och Transportstyrelsen inom ramen för internationella flygsamarbetsorganisationer borde ha en beredskap för att snabbt kunna besluta om att förlänga giltighetstiden för certifikat och tillstånd. Därmed vill jag framhålla behovet av att ta fram beredskapsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd.

9. Arlanda, Bromma och Skavsta flygplats, punkt 5 (S)

av Aylin Nouri (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 5 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 66,

bifaller delvis motionerna

2024/25:2363 av Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M) och

2024/25:2514 av Mathias Tegnér m.fl. (S) yrkande 18 och

avslår motionerna

2024/25:1693 av Sofia Amloh m.fl. (S) yrkande 2,

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4 samt

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 20.

Ställningstagande

Vi vill peka på att Arlanda har en nyckelposition för det svenska utrikesflyget och är ett nav för passagerare med inrikesflyg som kan nå linjer ut i världen. Vi anser att det är mycket oroväckande att Arlanda för varje år tappar alltmer i konkurrens i förhållande till de andra nordiska huvudstäderna. För Arlandas utveckling är det viktigt att allt Stockholmsflyg koncentreras till Arlanda och att detta sker genom att flygtrafiken flyttas över från Bromma. På så sätt kan även marken på Bromma användas till bostadsbyggande i stor skala. Vi vill därmed framhålla betydelsen av att stärka Arlandas utveckling, bl.a. genom att överföra flygtrafiken från Bromma, samt se över hur Arlanda skulle kunna få bättre och mer prisvärda kommunikationer med Stockholm och andra inmatningsorter.

10. Arlanda, Bromma och Skavsta flygplats, punkt 5 (V, MP)

av Malin Östh (V) och Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4 samt

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 20,

bifaller delvis motion

2024/25:2514 av Mathias Tegnér m.fl. (S) yrkande 18 och

avslår motionerna

2024/25:1693 av Sofia Amløh m.fl. (S) yrkande 2,

2024/25:2363 av Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M) och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 66.

Ställningstagande

Under de senaste åren har ett flertal utredningar visat att Bromma flygplats kan läggas ned utan att det menligt påverkar behovet av flygtrafik i landet. Sett till kollektivtrafik ligger Sveriges största flygplats Arlanda på samma avstånd från stadens centrum och kan därmed på ett bra sätt ta över den trafik som i dag återstår på Bromma. Swedavia har i en samlad bedömning konstaterat att det inte är affärsmässigt motiverat att fortsätta driva Bromma flygplats vidare samt att flygtrafiken kan flyttas till Arlanda. Efter denna bedömning har bolaget BRA sedan flyttat all sin trafik från Bromma. Vi konstaterar att Bromma flygplats i dag därmed är en flygplats i princip helt utan reguljär trafik och att detta sedan december 2024 innebär höga kostnader för Swedavia som ska täckas upp genom intäkter från övriga flygplatser. För att Swedavia ska kunna avveckla flygplatsen anser vi att regeringen därför behöver ta bort Bromma flygplats från det nationella basutbudet för flygplatser.

Det stora område där Bromma flygplats ligger har sedan närmare ett decennium pekats ut som stadsutvecklingsområde och utgör en viktig del av Stockholms stads bostadspotential. Kommunerna har ett bostadsförsörjningsansvar samtidigt som vi konstaterar att det för Stockholms del finns en enorm efterfrågan på bostäder. Staden har ett omfattande planarbete för att få fram byggbar mark, och dessvärre finns det i dag få större platser som staden råder över där ett bostadsprojekt inte redan är inplanerat. Den största markreserv som staden äger är Bromma flygplats som vi menar utgör en utmärkt centralt placerad markreserv som kan omvandlas till exploateringsområde för bostäder och ges utökad infrastruktur. Sammanfattningsvis anser vi att Bromma flygplats bör avvecklas snarast.

11. Riksintresseflygplatser, punkt 6 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 1 och
avslår motion

2024/25:1407 av Björn Söder m.fl. (SD) yrkande 11.

Ställningstagande

Ett riksintresse ska skydda anläggningar mot åtgärder som försvårar åtkomsten eller funktionen av det skyddade objektet. Eftersom flygplatserna är av stor betydelse vid extraordinära händelser anser vi att fler flygplatser skulle kunna få detta skydd än vad som är fallet i dag. Ett riksintresse innebär inte ansvar för ekonomi eller förvaltning, men att peka ut något som riksintresse innebär en avsikt att säkra den framtida funktionen och nyttjandet. Vi anser därför att det bör göras en översyn av riksintresseflygplatser för att på så sätt poängtera betydelsen av att bevara flyginfrastrukturen.

12. Flygets klimatpåverkan, punkt 8 (S)

av Aylin Nouri (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 8 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 29 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 60–62,
bifaller delvis motionerna

2024/25:1693 av Sofia Amloh m.fl. (S) yrkande 1 och

2024/25:2179 av Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S) samt
avslår motionerna

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 8,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 134,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 76 och 77 samt
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 65.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att flyget är viktigt för svensk ekonomi och konkurrenskraft och att flyget ska vara en del i omställningen. Vi har därför drivit på för att flyget ska betala för sina utsläpp i EU:s gemensamma utsläppshandel och vi anser att det är rimligt att flygets klimateffekter alltmer hanteras på EU-nivå, t.ex. genom krav på inblandning av hållbara flygbränslen och att den fria tilldelningen av utsläppsrätter fasas ut.

I vårt avlånga land är flyget en viktig länk som binder ihop våra regioner, och för många är flyget det effektivaste sättet att resa kollektivt. Samtidigt måste flyget ställa om från fossilt till förnybart och vi vill därför verka för en övergång till mer hållbara bränslen till flyget. Genom en tydlig satsning på fossilfritt flyg kan vi både bidra till att reducera utsläppen från transportsektorn och stärka vår konkurrenskraft på den internationella arenan. Svenskt bio-bränsle och framtagandet av nya hållbara flygbränslen bör utvecklas här och detta kan även leda till nya arbetstillfällen. Vi vill därför framhålla behovet av en nationell strategi för förnybara drivmedel för luftfarten.

Vi vill vidare påminna om att den dåvarande socialdemokratiskt ledda regeringen vidtog flera viktiga åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan. Samtidigt anser vi att det behövs ytterligare åtgärder och att det är viktigt med incitament för flygbranschens omställning med målet att allt flyg som lyfter från svenska flygplatser ska nå fossilfrihet. Att stärka Sveriges position som ett föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg är enligt vår uppfattning nödvändigt för att möta de klimatutmaningar som vi står inför. Vi anser därför att forskningen och utvecklingen rörande förnybart flygbränsle måste skyndas på i syfte att få ned fossilbränsleanvändningen i flygverksamheten.

13. Flygets klimatpåverkan, punkt 8 (V)

av Malin Östh (V).

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

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 2 och

avslår motionerna

2024/25:1693 av Sofia Amløh m.fl. (S) yrkande 1,

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1 och 8,
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11,
2024/25:2179 av Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S),
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 134,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 76 och 77,
2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 29,
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 60–62 och
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 65.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att utbudet av förnybara bränslen sannolikt kommer att vara begränsat och att det kommer att ta lång tid att utveckla och introducera nya tekniker brett på marknaden. Jag menar att vi därför behöver minska flygresorna och avveckla flyget på de sträckor där det finns bra järnväg. Det finns ett antal flyglinjer som inte kan motiveras ur tillgänglighetsperspektiv och detta gäller framför allt de sträckor där motsvarande resa med tåg tar under tre timmar. Dit hör sträckan Stockholm–Göteborg där flera avgångar i dag tar under tre timmar. Jag konstaterar att en enda flygresa mellan Stockholm och Göteborg motsvarar så mycket som klimatavtrycket från 50 000 tågresor. Därmed anser jag att flyglinjer på sträckor där samma sträcka med tåg tar under tre timmar bör avvecklas.

14. 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

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 76 och 77 samt

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 65 och

avslår motionerna

2024/25:1693 av Sofia Amloh m.fl. (S) yrkande 1,

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 8,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11,

2024/25:2179 av Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S),

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 134,

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 29 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 60–62.

Ställningstagande

Flyget knyter ihop orter och länder och är en förutsättning för företagande och boende i hela landet. Flyget står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser och flygplanen blir alltmer energieffektiva, vilket är positivt. Jag anser samtidigt att flyget ska bära sina miljökostnader och att branschen på så sätt ska stimuleras till energieffektivisering och framställning av förnybara bränslen. Det EU-interna flyget kommer från 2026 omfattas av EU:s utsläppshandel, men jag anser att kraven på hur utsläppsrätter tilldelas behöver skärpas. Jag vill även peka på att det är positivt att den internationella flygorganisationen ICAO har enats om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg. Sverige måste nu vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt ska leverera. Jag anser även att de delar av Chicago-konventionen som begränsar effektiva ekonomiska styrmedel för internationella klimatutsläpp från flyg bör revideras. Därmed vill jag framhålla vikten av en hållbar omställning av flygsektorn.

Principen att jaga utsläppen och inte transporterna gäller även flyget. Flyget ska stå för sina utsläpp men samtidigt måste regionala flygplatser kunna vara konkurrenskraftiga eftersom de har stor betydelse för lokala jobb och företag. För att höja omställningstempot i flygbranschen anser jag att det behövs åtgärder för att öka användningen av biobränsle i kombination med en satsning på forskning och innovation för att göra flyget mer energieffektivt och elektrifierat. Jag anser att det behöver tas fram mål om att det svenska flyget ska vara fossilfritt innan 2040.

Jag vill slutligen peka på att det är positivt att det har införts en reduktionsplikt för flyget och att detta är något som Centerpartiet har drivit länge. Samtidigt menar jag att straffavgiften skyndsamt behöver justeras upp eftersom det i dag är mer lönsamt att frånga satsningar på mer hållbart bränsle. Jag anser därmed att avgifterna inom reduktionsplikten för flyg bör ses över, så att det inte blir mer lönsamt att undvika klimatåtgärder.

15. Flygets klimatpåverkan, punkt 8 (MP)

av Linus Lakso (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 motionerna

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 8,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 11 och

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 134 och

avslår motionerna

2024/25:1693 av Sofia Amløh m.fl. (S) yrkande 1,

2024/25:2179 av Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S),
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 76 och 77,
2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 29,
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 60–62 och
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 65.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag med skärpa framhålla att utsläppen från flyget och svenskt flygande måste minska drastiskt. Jag vill även framhålla betydelsen av att i Sverige och inom EU verka för att det kommersiella flyget ska sluta subventioneras och i stället betala sina egna kostnader och för sin klimatpåverkan. Stora satsningar behöver göras för att möjliggöra utsläppsfria mellankontinentala resor. För att inte överskrida det begränsade utsläppsutrymme som finns kvar för att klara Parisavtalet bör flyget betala för sin klimatpåverkan, och utsläppen från flyget måste minska.

För att minska flygets klimatpåverkan krävs en kombination av minskat resande och omställning till förnybara bränslen, elektrobränslen och elhybridflyg för de flygresor som inte kan ersättas på annat sätt. Jag kan konstatera att utbudet av förnybara bränslen sannolikt kommer att vara begränsat och att det kommer att ta lång tid att utveckla och introducera nya tekniker brett på marknaden. Jag menar att vi därför behöver minska flygresorna och avveckla flyget på de sträckor där det finns bra järnväg. Det finns ett antal flyglinjer som inte kan motiveras ur tillgänglighetsperspektiv och detta gäller framför allt de sträckor där motsvarande resa med tåg tar under tre timmar. Dit hör sträckan Stockholm–Göteborg där flera avgångar i dag tar under tre timmar. Jag konstaterar att en enda flygresor mellan Stockholm och Göteborg motsvarar så mycket som klimatavtrycket från 50 000 tågresor. Därmed anser jag att flyglinjer på sträckor där samma sträcka med tåg tar under tre timmar bör avvecklas.

Jag anser också att det bör införas krav på klimatupplysning vid annonsering och försäljning av flygbiljetter och att flygresor bör klimatdeklarerars på motsvarande sätt som reklam för tobak, alkohol eller bilar. Vid en sådan reklam och försäljning bör det på ett enkelt sätt framgå hur mycket koldioxid en resa släpper ut plus höghöjdseffekten.

Slutligen vill jag framhålla vikten av att verka för att förbjuda privatjetplan. I arbetet med att komma bort från klimatutsläpp från flyget och optimera det flyg som kommer att behövas framöver utgör den växande skaran privatjetplan något som inte hör hit. De senaste fem åren har flygningarna med privatjet ökat med över 50 procent i Europa. Det innebär dessvärre att stora utsläpp genereras av ett mycket begränsat antal resenärer och att utsläppen per flygstol är orimligt höga. Det är inte acceptabelt att denna typ av klimatskadlig verksamhet fortgår och jag anser därför att den bör förbjudas. Inom EU har Frankrike, Irland, Nederländerna och Österrike tagit ett initiativ om att se över reglerna och att upprätta klimatåtgärder kring privatjetflygningarna i Europa.

Jag anser att Sverige bör ansluta sig till detta och även verka för att det på nationell basis införs en begränsning. Här vill jag även peka på att Swedavia inte behöver släppa in privatjetplan på sina flygplatser i den utsträckning som görs i dag.

16. Beräkningar av koldioxidläckage, punkt 9 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11.

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 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. Vi anser därför att miljöinsatser som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningar av koldioxidläckage, och satsningarna ska styras mot internationella åtgärder och forskning framför höjda skatter på flygande.

17. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 10 (S)

av Aylin Nouri (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 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 30 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 59 och
avslår motionerna
2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 13 och 14,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 49 och 50 samt
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 64.

Ställningstagande

Svenska flygbolag har en uttalad målsättning att använda elflyg i kommersiell drift före 2030. Elflyg kommer inledningsvis att vara dyrare än konventionella plan, men de kommer att ha lägre driftskostnader. Vi bedömer att elflyg kommer att kunna ta befintlig trafik på korta och medellånga distanser, och även att det kommer att öppna upp för nya flyglinjer. Vi anser därför att staten som helhet behöver öka sitt engagemang för att skapa förutsättningar för introduktion av elflyg. Vi kan även konstatera att Sverige har förutsättningar att ta en tätposition när det gäller utvecklingen och användningen av elflyg men att vi då måste agera kraftfullt och samfällt. Vi vill därmed sammanfattningsvis framhålla vikten av att främja elflyg.

18. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 10 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 13 och 14,
bifaller delvis motion
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 49 och
avslår motionerna
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 50,
2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 30,
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 59 och
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 64.

Ställningstagande

Vi vill framhålla behovet av ett utökat nordiskt samarbete för elflyg. Genom ett gott samarbete med våra nordiska grannländer menar vi att flyget via övergången till elflyg kommer att kunna bli både billigare och mer effektivt. Vi noterar i sammanhanget att Sverige dock saknar ett politiskt mål för elflyg,

till skillnad från Norge som har uttalat ett mål i den norska regeringsöverenskommelsen som innebär att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040.

Vi anser vidare 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 av infrastruktur behöver bejakas för att Sverige ska vara ledande inom området.

19. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 10 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 49 och 50 samt

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 64,

bifaller delvis motion

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 14 och

avslår motionerna

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 13,

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 30 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 59.

Ställningstagande

Miljö- och klimatpåverkan från flyget måste minska för att bidra till att Sverige når sina nationella klimatmål och uppfyller sina internationella åtaganden utan att man samtidigt riskerar tillgänglighetsmålet. Det är därför positivt med den snabba teknikutveckling som nu sker inom luftfarten, där el- och hybridflyg kommer att finnas på marknaden inom några år. Jag kan samtidigt konstatera att det krävs ett större statligt engagemang för att ta till vara elflygets fulla potential. Den dåvarande regeringen antog 2017 en nationell flygstrategi som endast summariskt behandlar elflyg. Jag anser därför att Sverige ska ta fram en elflygsstrategi.

Jag konstaterar att främjandet av elflyg ingår som ett uttalat mål i den norska regeringsöverenskommelsen och att det i Norge även finns ett tydligt politiskt mål för elflyg – att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040. Sverige saknar i dagsläget ett politiskt mål för elflyg, men det finns sedan augusti 2024 en överenskommelse med de andra nordiska länderna om ett gemensamt

regelverk för elflyg för att underlätta resor i Norden. Jag anser att detta inte räcker och vill i stället se tydliga mål och en strategi för att främja elflygets användning i hela landet. Jag vill i sammanhanget också peka på betydelsen av att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet och att de regionala flygplatserna står redo med rätt infrastruktur när elflyget utvecklas i snabb takt. Slutligen vill jag framhålla behovet av att kartlägga möjliga rutter för regionalt flyg på el, i syfte att påskynda övergången till ett hållbart, fossilfritt och mer energieffektivt flyg samt till elektrifiering.

20. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 11 (S)

av Aylin Nouri (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 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 63 och

avslår motionerna

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 4–8 och 10 samt

2024/25:2104 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Vi anser att det är av central betydelse att säkerställa en hög flygsäkerhet i Sverige och att detta måste inkludera den snabbt växande drönartrafiken. Här måste hänsyn även tas till de totalförsvars- och övriga samhällsintressen som kan hamna i konflikt med kommersiella intressen. Vi menar att effektiva målbaserade regelverk inom detta område är avgörande för att trygga ett säkert lufttrum för alla dess användare. Därmed vill vi framhålla betydelsen av att arbeta för hög flygsäkerhet med effektiva målbaserade regelverk som omfattar drönartrafik.

21. Ökad säkerhet vid flygresor, punkt 11 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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
2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 4–8 och 10,
bifaller delvis motion
2024/25:2104 av Lars Beckman (M) och
avslår motion
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 63.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av en trygg och säker flygindustri. Tryggheten måste prioriteras oavsett trafiksätt, och ett omfattande säkerhetsarbete behöver därför 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.

Vi vill också 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 EU. 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 vidare att nykterhetskontroller är positivt oavsett transportslag. Trenden är dock ett minskat antal nykterhetskontroller inom flyget. Vi vill understryka att regelbundna kontroller inom yrkestrafiken förhindrar olyckor, fungerar proaktivt för piloter och övrig personal och skapar ett ökat förtroende för flygpersonal och flygbolag. Resurserna till polisen bör därför enligt vår uppfattning utökas för ett ökat antal nykterhetskontroller i nära anslutning till flygplatser.

Vi kan 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 t.ex. ombordpersonal på flyg men även flygplatspersonal bör ges möjlighet att bära kameror som en del av arbetsutrustningen. Vi menar att det är enklare att utreda vad som hänt med hjälp av filmerna vid en konflikt eller ett brott, och därmed ökar personalens trygghet. Vi vill därför understryka 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 snabbt redas 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 minimistraflet enligt dessa lagar.

Vi vill avslutningsvis 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 bör 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.

22. Flygtrafikledning och krisberedskap, punkt 12 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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 motionerna

2024/25:1407 av Björn Söder m.fl. (SD) yrkandena 12 och 13 samt

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 16.

Ställningstagande

Transporter är en samhällsviktig verksamhet som behöver fungera även i allvarlig kris och ytterst i krig. Luftfartsverket är en beredskapsmyndighet med särskild betydelse för samhällets krisberedskap och totalförsvaret. Utifrån det förändrade omvärldsläget med krig i vår närhet och Sveriges anslutning till Nato vill vi att en riktad utredning genomförs med syftet att genomlysas Luftfartsverkets arbete med att säkerställa flygtransporter i allvarlig kris och ytterst i krig.

Vi anser vidare att de analoga radarfyrrarna, s.k. VOR, ska behållas. Uppdelningen av flygplatser i Sverige innebär att dessa radarfyrrar inte får vara kvar när Luftfartsverket går över till digital teknik och inte har velat fortsätta finansiera de analoga systemen. Vi vill understryka att om de digitala systemen

skulle störas ut eller slås ut i händelse av krig kan flygplatserna ha de analoga systemen som backup.

Vi anser slutligen att Luftfartsverket ska ges i uppdrag att omgående återta ansvaret för att tillhandahålla radardata till samtliga flygplatser i Sverige. Vi menar att uppdelningen av flygplatser i Sverige har fått direkt kännbara konsekvenser i och med Luftfartsverkets beslut att inte längre tillhandahålla radardata till åtta regionala flygplatser. Konsekvenserna av att inte ha radar-täckning blir att endast en flygning kan utföras åt gången vid de berörda flygplatserna.

23. Vissa flygplatsrelaterade frågor, punkt 14 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3 och avslår motionerna

2024/25:1090 av Gustaf Göthberg (M) och

2024/25:1840 av Kristina Axén Olin (M).

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 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. Vi menar därför 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.

24. Drönare, punkt 15 (S)

av Aylin Nouri (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 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 64 och

bifaller delvis motion

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 9.

Ställningstagande

Vi anser att det är viktigt att den samhällsviktiga luftfarten förstärks. Som en del i detta vill vi framhålla behovet att förbättra förutsättningarna för samhällsnyttig drönartrafik.

25. Drönare, punkt 15 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 9 och

bifaller delvis motion

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 64.

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 med fördel också 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 t.ex. försök att transportera hjärtstartare ut till skärgården med hjälp av drönare. Vi anser att det är angeläget att regeringen utreder var i landet drönare kan göra mest nytta och att en sådan utredning bl.a. skulle kunna peka ut eventuella undantag som underlättar försök med olika drönartransporter samt övervakningsflyg. Utifrån detta vill vi framhålla behovet av att utreda hur användningen av drönare kan underlättas.

26. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 16 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 105 och
bifaller delvis motionerna

2024/25:1032 av Magnus Berntsson (KD),

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9 och

2024/25:2315 av Åsa Eriksson m.fl. (S).

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 konstaterar att Transportstyrelsen har lämnat avslag i de fall undantag har sökts eftersom 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 hos 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. Mot denna bakgrund vill vi framhålla att behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk ska tillåtas om det finns lokala förutsättningar.

27. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 16 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9 och
bifaller delvis motionerna
2024/25:1032 av Magnus Berntsson (KD),
2024/25:2315 av Åsa Eriksson m.fl. (S) och
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 105.

Ställningstagande

I dag krävs det i Sverige att höga objekt som master och vindkraftverk ska ha hinderbelysning. Det kan vara antingen ett blinkande rött eller ett vitt sken beroende på höjd, och skälet är att flygplan ska kunna upptäcka objekten. För vindkraftverk innebär det att de utmärker sig i skymningen och på natten. Detta får till följd att motståndet mot vindkraft ökar, och det helt i onödan. Jag vill peka på att det är fullt möjligt att installera behovsstyrd hinderbelysning som tänds när ett flygplan närmar sig och är mörk under den övriga tiden. Detta system finns redan i bl.a. Danmark och fungerar där i samspel med flyget och flygvapnet. Dessvärre har det blivit stopp för denna typ av lösningar i Sverige. I syfte att skapa större acceptans för vindkraft och minska störningarna anser jag att behovsstyrd hinderbelysning bör tillåtas i Sverige.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2024/25:118 Säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen.

Följdmotionerna

2024/25:3356 av Malin Östh m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag som innebär att möjligheten till nedsättning respektive befrielse av sanktionsavgifter ytterligare begränsas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att sanktionsavgifterna går till flygets omställning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:3359 av Linus Lakso m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att regelverket i denna proposition ska gälla för samtliga flygplatser i det nationella basutbudet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett omarbetat förslag som innebär att nedsättning av respektive befrielse från sanktionsavgift begränsas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP):

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma flygplats bör tas bort från det nationella basutbudet för flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3236 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se till att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2024/25

2024/25:123 av Rashid Farivar (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att Säve flygplats fortsatt fungerar som flygplats och att verksamheterna där bibehålls, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:510 av Josef Fransson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inleda förhandlingar med Skövde kommun om att återöppna Skövde flygplats och göra den till en permanent beredskapsflygplats och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:691 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

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

2024/25:1032 av Magnus Berntsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbjuda behovsstyrd hinderbelysning för både land- och havsbaserade vindkraftverk och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1090 av Gustaf Göthberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att namnge Göteborg Landvetter flygplats efter Evert Taube och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1232 av Lars Johnsson m.fl. (M):

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

2024/25:1234 av Mikael Damsgaard och Caroline Högström (båda M):

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

2024/25:1407 av Björn Söder m.fl. (SD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en ny utredning utifrån det aktuella omvärldsläget för att se över beredskapsbehovet av de regionala flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de analoga radarfyrarna, s.k. VOR, ska behållas och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Luftfartsverket ska ges i uppdrag att omgående återta ansvaret för att tillhandahålla radardata till samtliga flygplatser i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1427 av Thomas Morell m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riksintresseflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en trygg och säker flygindustri och tillkännager detta för regeringen.
3. 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.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad säkerhet på direktlinjer och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta nykterhetskontroller på flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökad rätt att använda videokamera i tjänsteutövandet och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda ett förtydligande i luftfartslagen och i luftfartsförordningen och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda möjligheten att öka minimistraffet i luftfartslagen och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur användning av drönare kan underlättas och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder mot drönerattacker mot flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöåtgärder som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningar av koldioxidläckage och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda behovet av utökat antal beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett utökat nordiskt samarbete för elflyg och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta elflygets framtida behov av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
15. 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.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en riktad utredning i syfte att genomföra Luftfartsverkets arbete med att säkerställa flygtransporter i allvarig kris och ytterst i krig genomförs och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1560 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C):

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

2024/25:1639 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om statligt övertagande av Ängelholm-Helsingborgs flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1693 av Sofia Amloh m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att öka takten i framtagandet av alternativa flygbränslen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att lyfta fram betydelsen av Skavsta flygplats i den nationella flygstrategin och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att förbjuda privatjetflygplan och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla flyglinjer på sträckor där samma sträcka med tåg tar under tre timmar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort Bromma flygplats från det nationella basutbudet av flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av flygets undervägsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på klimatupplysning vid annonsering om och försäljning av flygbiljetter och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa behovsstyrd hinderbelysning som standard vid etablerande av vindkraftverk och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utsläppen från svenskt flygande måste minska drastiskt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:1840 av Kristina Axén Olin (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett namnbyte på Arlanda Airport till Alfred Nobel Airport och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1987 av Ann-Sofie Alm (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda vilka åtgärder som behövs för att säkra och utveckla Sveriges regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2104 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyddet runt våra flygplatser mot drönare borde förstärkas och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2179 av Anders Ygeman och Mattias Vepsä (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skynda på klimatomställningen och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2262 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ta fram ett lagförslag om veto mot ändrad verksamhetsinriktning för flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2274 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att utöka den statliga driften av flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2279 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att upprätthålla samhällsviktiga flyglinjer i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2315 av Åsa Eriksson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga krav på behovsstyrd i stället för ständig hinderbelysning för vindkraftverk och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2362 av Jesper Skalberg Karlsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga nya åtgärder som säkerställer konkurrenskraftiga och tillgängliga flygtransporter till Gotland och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2363 av Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftigt förbättra infrastrukturen på och kring Arlanda flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2514 av Mathias Tegnér m.fl. (S):

18. 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.

2024/25:2521 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att EU stödjer Nepal i syfte att skapa förutsättningar för att direktflyg

mellan EU och Nepal ska kunna återupptas och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

134. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka i Sverige och inom EU för att det kommersiella flyget inte ska subventioneras utan betala för sin egen kostnad och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C):

48. 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 som därmed skapar arbetstillfällen, förbättrar möjligheterna till turism och binder samman Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
49. 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.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta fram en elflygsstrategi och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta utreda Swedavias vinstdelningsmodell i syfte att stärka driftssäkerheten för regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram beredskapsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd och tillkännager detta för regeringen.
67. 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 tillkännager detta för regeringen.
68. 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 tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar omställning av flygsektorn och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040 och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3010 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

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

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S):

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för mer hållbara bränslen till flyget och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att främja elflyg och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av förstärkt nationell samordning av luftfartens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att främja elflyg och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra Sverige till föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en nationell strategi för förnybara drivmedel för luftfarten och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskningen och utvecklingen rörande förnybart flygbränsle måste skyndas på i syfte att få ner fossilbränsleanvändningen i flygverksamheten och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för hög flygsäkerhet med effektiva målbaserade regelverk som omfattar drönartrafik och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet att förbättra förutsättningarna för samhällsnyttig drönartrafik och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Arlandas utveckling, bland annat genom att överföra flygtrafiken från Bromma, samt att se över hur Arlanda skulle kunna få bättre och mer prisvärda kommunikationer med Stockholm och andra inmatningsorter och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C):

64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kartlägga möjliga rutter för regionalt flyg på el, i syfte att påskynda övergången till ett hållbart, fossilfritt och mer energieffektivt flyg samt till elektrifiering, och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avgifterna inom reduktionsplikten för flyg bör ses över, så att det inte blir mer lönsamt att undvika klimatåtgärder, och tillkännager detta för regeringen.
105. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för bättre behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk, om det finns lokala förutsättningar, och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3183 av Bo Broman (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att bevara och utveckla de skånska flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen

Härigenom föreskrivs följande.

Lagen kompletterar en EU-förordning

1 § Denna lag kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation).

EU-förordningen innehåller krav på att

1. vid flygplatser tillhandahålla flygbränslen som i viss omfattning ska bestå av hållbart flygbränsle,
2. tanka hållbara flygbränslen, och
3. underlätta tillgången till hållbara flygbränslen.

Definitioner

2 § Med *EU-förordningen* avses i denna lag Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405.

3 § Med *luftfartygsoperatör*, *flygbränsleleverantör*, *hållbart flygbränsle*, *syntetiskt flygbränsle*, *konventionellt flygbränsle*, *flygbränsle*, *årlig otankad mängd* och *total årlig otankad mängd* avses i denna lag detsamma som i EU-förordningen.

Undantag från tankningskrav

4 § Frågor om undantag enligt artikel 5.3 i EU-förordningen från förordningens tankningskrav prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Tillsyn

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att EU-förordningen och rättsakter som har antagits med stöd av förordningen följs.

6 § Tillsynsmyndigheten har rätt att i den utsträckning som behövs för tillsynen

1. ta del av upplysningar och handlingar, och
2. få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder.

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU-förordningen och de rättsakter som har antagits med stöd av EU-förordningen.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

8 § Polismyndigheten ska på begäran av tillsynsmyndigheten lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Hjälpen får begäras endast om

1. särskilda omständigheter gör att det kan befaras att tillsynsätgården inte kan utföras utan en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387), eller

2. det annars finns synnerliga skäl.

Avgifter för prövning och tillsyn

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för att täcka en myndighets kostnader för att

1. pröva en ansökan om undantag enligt 4 §, och

2. utöva tillsyn enligt EU-förordningen, rättsakter som har antagits med stöd av EU-förordningen, denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Sanktionsavgifter

10 § En flygbränsleleverantör som inte följer ett krav i artikel 4 i EU-förordningen om minimiandel hållbart flygbränsle ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som saknas för att minimiandelen ska kunna anses vara uppfylld.

11 § En flygbränsleleverantör som inte följer ett krav i artikel 4 i EU-förordningen om minimiandel syntetiskt flygbränsle ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på syntetiskt flygbränsle och konventionellt flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som saknas för att minimiandelen ska kunna anses vara uppfylld.

Sanktionsavgiften ska bestämmas med hänsyn till det som sägs i artikel 12.5 i EU-förordningen om att undvika dubbla sanktioner.

12 § En flygbränsleleverantör som inte följer ett krav i artikel 9.2 eller 10 i EU-förordningen genom att lämna vilseledande eller felaktig information om hållbart flygbränsle ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som den vilseledande eller felaktiga informationen avser.

13 § En luftfartygsoperatör som inte följer ett tankningskrav i artikel 5 i EU-förordningen ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som

det belopp som motsvarar det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden.

14 § För en upprepad överträdelse får sanktionsavgiften bestämmas till ett belopp som beräknas enligt 10–13 §§ med ett tillägg om högst 10 procent.

Prövning av sanktionsavgift

15 § Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor om sanktionsavgifter.

16 § En sanktionsavgift får inte tas ut om överträdelsen omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite och överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet.

17 § En sanktionsavgift får tas ut endast om den som anspråket riktas mot, inom fem år från tidpunkten för överträdelsen, har delgetts en upplysning om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

18 § Om överträdelsen är ursäktlig eller det av någon annan anledning är oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiften helt eller delvis sättas ned.

Betalning av sanktionsavgift

19 § En sanktionsavgift ska betalas till den myndighet som har beslutat att ta ut avgiften. Avgiften ska betalas senast 30 dagar efter det att beslutet har fått laga kraft. Avgiften tillfaller staten.

Om sanktionsavgiften inte har betalats i rätt tid, ska myndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

Överklagande

20 § Följande beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut i frågor om undantag från tankningskrav enligt 4 §,
2. beslut om föreläggande enligt 7 §, och
3. beslut om att ta ut en sanktionsavgift enligt denna lag.

Andra beslut enligt denna lag eller enligt EU-förordningen får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.