

Motion till riksdagen 2020/21:3475

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

Ett hållbart flygflygt för Sverige

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett hållbart flygflygt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att initiera en Arlandaförhandling i syfte att göra flygplatsen till Nordens ledande och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa infrastrukturen till och från Arlanda och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta att åka kollektivt till och från Arlanda flygplats och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om reduktionsplikt och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad användning av inhemska hållbart producerade biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Swedavias ansvar för de regionala flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stoppa flygskatten under 2021 och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att långsiktigt säkerställa tillgången till flygledare och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa långsiktig tillgång till infrastruktur för flygets utveckling och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att långsiktigt säkerställa goda förutsättningar för inrikesflyget till och från Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra svenskt inrikesflyg fossilfritt och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en strategi för att samverka kring elflyg i Norden och tillkännager detta för regeringen.

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fortsatta stödinsatser för de icke statliga flygplatser som i dag flyger reguljärflyg och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att i grunden förändra Chicagokonventionen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Flyget är viktigt för jobb, trygghet och tillväxt i hela Sverige. I ett litet, glesbefolkat och avlångt land beroende av export är möjligheten att snabbt kunna transportera sig inom och utanför Sverige och att försvara landets gränser mycket viktigt. Corona har påverkat flyget mer än många andra prövade branscher. Råden att inte resa och undvika trånga utrymmen omöjliggjorde i princip allt flygande. Detta kunde lätt förutses redan i krisens initialskele och många länder valde snabbt att gå in med stöd i form av upphandling av flyglinjer och direktstöd till flygplatser. Sverige valde den motsatta vägen. Stödet utblev helt under de första kritiska månaderna av krisen. När det till slut kom ett stöd begränsades detta bara till upphandling av linjer norr om Dalälven. Först i juni beslutade regeringen om stöd till de krisande regionala flygplatserna men fortfarande inga direktupphandlade flyglinjer i södra Sverige. Istället kom ett besked från regeringen om att en planerad utbyggnad av Arlanda stoppats. Ett besked riksdagen sedermera i sin tur stoppade genom ett tillkännagivande i finansutskottet den 22 juni. Regeringen har sammanfattningsvis misskött flygfrågan allt sedan krisen inleddes. Flygmotståndarna i miljöpartiet har tillåtit att diktera villkoren.

Sverige behöver en politik som, inom ramen för beslutet ett fossilfritt Sverige 2050, stöttar utvecklingen mot ett fossilfritt flyg genom ett hållbart flyglyft. Den tekniska utvecklingen går så snabbt att det är relevant att tala om ett pågående paradigmskifte. Regeringen har dessvärre inte mött upp i det som just nu sker inom forskning och innovation. Moderaterna vill att Sverige skall ta på sig ledartröjan och stötta teknikutvecklingen genom att fatta ett antal, för flyget avgörande, beslut som är långsiktigt klimatsmarta och samhällsekonomiskt lönsamma.

Redan idag finns det möjlighet att reducera utsläpp genom att tillföra biodrivmedel i bränslet till de större plan som företrädesvis flyger till och från Sverige. De mindre plan som flyger inrikes kommer sannolikt inom ett drygt decennium kunna drivas av el eller fossilfritt biobränsle. Moderaterna vill se ett hållbart flyglyft vilket förutsätter politiska beslut som i förlängningen säkerställer att en marknad växer fram med god tillgång till el på våra flygplatser och en inhemsk hållbar biodrivmedelstillverkning. Idag saknas viktiga delar av en genomarbetad strategi för flygets utveckling. Det har inte Sverige råd med.

Politiskt måste vi gå från dagens debatt om alarmism och flygskam till att lyfta blicken och se de möjligheter forskning och innovation för med sig. Det är inte flygandet som är problemet utan dagens flygplansmotorer drivna med fossilt bränsle.

Sverige har en mycket väl uppbyggd flyginfrastruktur med många små, medelstora och stora flygplatser över hela landet. Dessa hade redan innan corona stora ekonomiska problem. Moderaterna tror på flyget och vill se ett hållbart flyglyft som innebär att staten tillsammans med kommuner, regioner, näringsliv och övriga nordiska länder skapar långsiktigt goda förutsättningar för ett livskraftigt och fossilfritt flyg.

Ett hållbart flyglyft

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

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

Initiera en ny Arlandaförhandling

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

Behoven av investeringar i och kring Arlanda är stora. Swedavias långsiktiga prognoser indikerar en utveckling från dagens 26 miljoner till 40 miljoner passagerare år 2040. Företagets bedömning är för närvarande att en tredje parallellbana behöver finnas på plats runt år 2035. Regeringen har dock valt att trycka på pausknappen och har inte ens tillåtit Arlandarådet att lägga fram sitt slutbetänkande med olika förslag till förändring.

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

Säkerställ infrastrukturen till och från Arlanda

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

Underlätta att åka kollektivt till Arlanda

I en nordisk jämförelse sker väldigt många taxiresor till och från Arlanda och fler människor åker med privata bilar till flygplatsen. Orsaken är att det, bland annat genom avtalet med A-train, lönar sig bättre att samåka med taxi och privat bil med parkering än att åka tåg. Detta är naturligtvis orimligt ur ett miljöperspektiv. Regeringen bör initiera en översyn för att stärka det kollektiva resandet.

Fullfölj Biojetutredningens förslag om reduktionsplikt

Den tredje mars 2019 presenterade Biojetutredningen, med regeringens särskilda utredare Maria Wetterstrand, sitt förslag till flygbränsleutredning SOU 2019:11. Utredningen föreslår en reduktionsplikt, att det fossila bränslet späds ut med biodrivmedel, för flyget. Plikten syftar till att öka produktion inom Sverige och användningen av förnybara flygbränslen. Från 2021 föreslås en procent av det som flygplanen tankar vara biobränsle. Mängden biobränsle ska successivt öka så att den 2025 utgör fem procent av bränslet och 2030 ska mängden ligga på 30 procent.

Nu har mer än ett och ett halvt år passerat sedan utredningen presenterades och regeringen fortsätter att bereda frågan. Det är hög tid för regeringen att gå från ord till handling och implementera utredningens förslag.

Öka användningen av den inhemska produktionen av biodrivmedel i Sverige

Sverige har med vår inhemska skogs- och jordbruk unika förutsättningar att tillverka grönt hållbart biodrivmedel. För att uppnå målen om flygets reduktionsplikt 2030 måste den inhemska produktionen öka. Detta handlar både om att öka incitamenten för en sådan produktion och verka för undantag inom EU.

Syftet med EU-förbudet mot storskalig biodrivmedelstillverkning är att framtidens fordon inte skall köras på importerad icke hållbart producerad palmolja eller skövlad regnskog. Detta är naturligtvis både rimligt och bra. Förbudet innebär dock ett hinder även för alla andra typer av biodrivmedel. Regeringen bör därför aktivt verka för att undantaget förlängs alternativt att lagstiftningen i grunden reformeras. Regeringen bör därför driva på inom EU för en modern politik som öppnar upp för de länder som likt Sverige har förutsättning för storskalig långsiktigt hållbar och miljövänlig biodrivmedelstillverkning.

Tydliggör Swedavias ansvar för regionala flygplatser

De stora statliga flygplatserna förutsätter inflödet från regional passagerartrafik för vidare transport ut från Sverige. Människors resande med flyg börjar ofta med att man söker sig till närmaste regionala flygplats och flyger till någon större, exempelvis Arlanda eller Landvetter, för transport med nytt plan vidare ut i världen.

De regionala flygplatserna brottas med stora ekonomiska problem. Kommunala och regionala skattemiljoner tillförs flygplatserna varje år för att säkerställa deras fortsatta överlevnad. De regionala flygplatserna är inte bara viktigt för jobb och tillväxt utan också nödvändiga ur ett säkerhets- och beredskapsperspektiv. Det visades inte minst vid skogsbränderna 2018 då de regionala flygplatserna användes vid närmare 5000 brand-

flygningar. Flygplatserna används frekvent av ambulansflyg, polis och kustbevakning. Under coronakrisen har de planerade ambulansflygningarna med covid-19-patienter ökat och den kristid vi levte i under 2020 åskådliggör hur viktigt flyget är för frakt av medicin, vaccin och sjukvårdsmateriel.

De regionala flygplatserna ägs och drivs nästan uteslutande av enskilda kommuner och saknar en gemensam huvudman. I fredstid har detta hittills inte varit någon större fråga, men i planeringen för ett stärkt civilt försvar blir frågan om ansvar och ledning viktig. Detta handlar inte bara om det civila försvar utan om hela totalförsvaret, då de regionala flygplatserna bidrar till försvarets förmåga att omgruppera och sprida luftstridskrafter.

Givet allt detta är det rimligt att Swedavia tar ett större ansvar än idag för de regionala flygplatserna. Regeringen bör skyndsamt utreda frågan och presentera förslag hur detta skall kunna ske.

Pausa flygskatten

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

Moderaterna föreslår ett stopp för flygskatten under 2021. Utformningen av flygskatten är mycket trubbig och drabbar svenskt flyg hårt. Detta för att flygbranschen skall få möjlighet att överleva och komma tillbaka. Alternativet, att låta delar av flyget slås ut, hotar både jobb, tillväxt och miljö.

Säkerställ tillgången på flygledare

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

Säkerställ flygets långsiktiga förutsättningar

Det svenska flyget är ett kretslopp. De regionala flygplatserna är helt beroende av flygningar in mot storstäderna. Därför är frågan om flygets förutsättningar till Stockholm en nationell angelägenhet. Swedavia blev på ägardialogen 2020-06-23 ombedd att återkomma med en konsekvensanalys utifrån bolagets affärsmässiga perspektiv av ett eventuellt politiskt beslut att i förtid stänga Bromma Stockholm Airport, bland annat med tanke på flygbolaget BRA:s rekonstruktion. Swedavia konstaterar att det ”inte är affärsmässigt motiverat att fortsätta driva Bromma vidare samt att konsekvenserna av ett politiskt beslut om en förtida nedläggning är hanterbara och sammantaget medför fördelar för Swedavia.

Avtalet om arrendeupplåtelse kring Bromma flygplats mellan Stockholms stad och Staten via Transportstyrelsen gäller fram till 2038. I avtalet framgår att Stockholm-Bromma flygplats ska vara en flygplats för reguljär trafik, med extra kapacitet under högtrafiktid samt för affärsflyg. För icke flygplatsanknuten verksamhet krävs enligt avtalet stadens skriftliga samtycke.

Bromma flygplats är betydelsefull för inrikesflyget till och från Stockholm. Bromma flygplats är en cityflygplats som är mycket viktig för att affärsmän smidigt och snabbt skall kunna åka till och från Stockholm för möten över dagen. Det innebär att flygplatsen har en stor betydelse för näringslivet i hela Sverige. Frågan om Bromma flygplats framtid är därför inte ett enskilt ärende. Beslut om flygplatsens framtid måste kopplas till en rad andra beslut rörande Arlanda och Skavsta. Flyget står inför en utveckling där el, biodrivmedel och vätgas öppnar möjligheter för fossilfritt flygande. I det perspektivet blir flyget både snabbt, ekonomiskt och klimatsmart. För att denna utveckling skall kunna ske måste dock regeringen säkerställa en långsiktigt god infrastruktur avseende tillgången till flygplatser.

Gör svenskt inrikesflyg fossilfritt

Redan idag flyger eldrivna plan med nio passagerare. Enligt NEA, The Nordic Network for Electric Aviation, kommer det att år 2025 finnas elflygplan med 20 platser. Efter 2035 kan allt inrikesflyg ske med el. Norge har som jämförelse satt som mål 2040 där all inrikesflygning skall ske med elflygplan. Sverige saknar i dagsläget ett mål om fossilfritt inrikesflyg, oavsett om det handlar om el eller biobränsle.

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

Det finns inte någon motsättning mellan en modern politik för klimat och hållbarhet och fortsatta satsningar på inrikesflyget. Klimatmålen nås bäst om biodrivmedel från ekologiskt hållbara grödor ges rätt förutsättningar samt att de trettio flygplatser som idag trafikerar passagerartrafik rustas för elflyg.

Genom rätt politiska beslut kan flygets miljöpåverkan minska drastiskt de närmaste decennierna. Detta utan att det skadar jobb och tillväxt. Regeringen bör därför tillsätta en större utredning med uppgift att se över förutsättningarna för att svenskt inrikesflyg snabbt skall kunna ställa om från fossilt till fossilfritt bränsle.

Samverka om fossilfritt inrikesflyg med övriga nordiska länder

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

Fortsatt stöd till flyget under coronaepidemin

För att flyget skall kunna ställa om och bidra till jobb, trygghet och tillväxt i morgon måste de svenska flygplatserna ges möjlighet att överleva idag. Moderaterna har under våren 2020 drivit frågan om stöd till det krisande flyget i hela Sverige. Regeringen har valt att fortsatt lämna flyget söder om Dalälven Sverige helt utan stöd. Detta är ett hot mot tillväxt, trygghet och säkerhet. Flyget behövs över hela landet för jobb, företagande, sjuktransporter och som beredskapsflygplatser. Moderaterna vill att alla 27 icke statliga flygplatser som flyger reguljärflyg skall få ett direkt stöd med början 2021. Regeringen bör skyndsamt säkerställa att så sker.

Bryt upp Chicagokonventionen

Chicagokonventionen tillkom 1944 och är skriven med utgångspunkt från att staterna samarbetar för att uppnå en säker och välordnad utveckling av den internationella civila luftfarten och att internationell lufttrafik kan bedrivas ändamålsenligt och ekonomiskt. Detta 76 år gamla avtal hindrar ännu idag länder att beskatta fossila bränslen på internationella rutter. Detta är naturligtvis orimligt då det skadar klimatet och hindrar utvecklingen mot förnybara bränslen. Sverige bör tillsammans med andra länder i alla tänkbara internationella sammanhang aktivt verka för att konventionen ändras i denna del.

Maria Stockhaus (M)

Åsa Coenraads (M)

Anders Hansson (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)

Sten Bergheden (M)

Helena Antoni (M)