



Luftfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats. Därmed bifaller utskottet helt eller delvis motionsförslag om detta.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om åtgärder inom luftfarten, främst med hänvisning till pågående utredningar och arbeten.

I betänkandet finns 13 reservationer (S, M, MP, C, V, L, KD).

Behandlade förslag

Ett femtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2015/16.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	10
En strategi för luftfarten	10
Regionala flygplatser.....	16
Arlanda flygplats	24
Bromma flygplats	25
Flygtrafikledningstjänsten	31
Fjärrstyrd flygtrafikledning	35
Byte av namn på flygplatser	36
Avgiftsuttag för säkerhetsvakter på behörighetsområden på flygplatser.....	38
Alkoholtester av piloter	40
Drönare.....	42
Reservationer	51
1. En strategi för luftfarten, punkt 1 (M, C, L, KD).....	51
2. En strategi för luftfarten, punkt 1 – motiveringen (V).....	52
3. Regionala flygplatser, punkt 2 (M, C, L).....	53
4. Regionala flygplatser, punkt 2 (KD)	54
5. Arlanda flygplats, punkt 3 (M)	55
6. Bromma flygplats, punkt 4 (S, MP).....	56
7. Bromma flygplats, punkt 4 (V).....	57
8. Flygtrafikledningstjänsten, punkt 5 (M, C, L, KD)	58
9. Fjärrstyrd flygtrafikledning, punkt 6 (M)	59
10. Avgiftsuttag för säkerhetsvakter på behörighetsområden på flygplatser, punkt 8 (M).....	60
11. Alkoholtester av piloter, punkt 9 (KD).....	61
12. Drönare, punkt 10 (M, C, L).....	61
13. Drönare, punkt 10 (KD).....	62
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	64
Motioner från allmänna motionstiden 2015/16	64

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. En strategi för luftfarten

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1524 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S)
yrkandena 1 och 2,

2015/16:1697 av Edward Riedl (M) och

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 12.

Reservation 1 (M, C, L, KD)

Reservation 2 (V) – motiveringen

2. Regionala flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:614 av Hans Unander m.fl. (S),

2015/16:956 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2015/16:2434 av Eskil Erlandsson och Göran Lindell (båda C),

2015/16:2564 av Finn Bengtsson m.fl. (M),

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 9,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 7 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 33.

Reservation 3 (M, C, L)

Reservation 4 (KD)

3. Arlanda flygplats

Riksdagen avslår motion

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7.

Reservation 5 (M)

4. Bromma flygplats

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2015/16:1328 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkande 7,

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 6 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 32,

bifaller delvis motionerna

2015/16:949 av Jesper Skalberg Karlsson (M) yrkande 1,

2015/16:1328 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkande 6 och

2015/16:2112 av Erik Bengtzboe (M) samt

avslår motionerna

2015/16:716 av Tina Ghasemi (M) yrkandena 1 och 2,

2015/16:949 av Jesper Skalberg Karlsson (M) yrkande 2,
 2015/16:1106 av Said Abdu (FP),
 2015/16:1197 av Mikael Cederbratt m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 samt
 2015/16:1694 av Edward Riedl (M).

Reservation 6 (S, MP)

Reservation 7 (V)

5. Flygtrafikledningstjänsten

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 31.1 och
 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkandena
 13 och 14.

Reservation 8 (M, C, L, KD)

6. Fjärrstyrd flygtrafikledning

Riksdagen avslår motion

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 10.

Reservation 9 (M)

7. Byte av namn på flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:516 av Birgitta Ohlsson och Fredrik Malm (båda FP),
 2015/16:662 av Robert Hannah (FP) och
 2015/16:2253 av Mikael Oscarsson (KD).

8. Avgiftsuttag för säkerhetsvakter på behörighetsområden på flygplatser

Riksdagen avslår motion

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 11.

Reservation 10 (M)

9. Alkoholtester av piloter

Riksdagen avslår motion

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 10.

Reservation 11 (KD)

10. Drönare

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:766 av Anders Hansson (M) yrkande 2,
 2015/16:806 av Erik Ottoson (M) yrkandena 1–4 och 6,
 2015/16:1692 av Edward Riedl (M),
 2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 13 och 14
 samt
 2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 13 och 14.

Reservation 12 (M, C, L)

Reservation 13 (KD)

Stockholm den 21 april 2016

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Christina Örnebjär (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S), Erik Ottoson (M), Rikard Larsson (S), Jimmy Ståhl (SD) och Jörgen Andersson (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 47 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2015 om bl.a. en flygstrategi för luftfarten, flygplatsfrågor, Bromma flygplats och drönare.

Utskottet har under våren 2016 bl.a. behandlat frågan om ett ökat användande av biodrivmedel för flyg (bet. 2015/16:TU9), och utskottet avser att senare under våren 2016 behandla EU:s luftfartsstrategi KOM(2015) 598 i ett utlåtande (utl. 2015/16:TU20).

Vid utskottssammanträdet den 7 april 2016 informerade generalsekreterare Anna Wilson från Föreningen Svenskt Flyg och hållbarhetschef Ann-Sofie Hörbling vid flygbolaget BRA om aktuella frågor inom luftfartsområdet. Vid utskottssammanträdet den 21 april 2016 lämnade även vd:n Peter Larsson från Svenska Regionala Flygplatser information om aktuella frågor inom luftfartsområdet.

Bakgrund

Nationella statliga aktörer

Nedan ges en kort beskrivning av de mest centrala statliga aktörerna på luftfartsområdet.

Transportstyrelsen

Inom luftfartsområdet arbetar Transportstyrelsen med tillsyn, tillstånd och registerhållning, precis som för övriga trafikslag. Det innebär att myndigheten

- utfärdar tillstånd för flygbolag, piloter, utbildningsorganisationer, underhållsorganisationer, flygtrafiktjänster, flygplatser m.m.
- utövar tillsyn över tillståndshavare
- ansvarar för och förvaltar luftfartygsregistret och inskrivningsregistret.

Transportstyrelsen arbetar också med regelgivning och regelutveckling inom luftfarten. I Transportstyrelsens föreskriftsserie (TSFS) finns föreskrifter som reglerar luftfarten i Sverige. Mycket av regelverket inom luftfarten är dock internationellt. Transportstyrelsen bistår regeringen med arbetet inom Internationella luftfartsorganisationen (ICAO), Europeiska civila luftfartskonferensen (Ecac), Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) och EU. Transportstyrelsen är av regeringen utpekad myndighet för en mängd EU-rättsakter och fullgör de åtaganden som dessa rättsakter lägger på medlemsländerna. Vidare utfärdar Transportstyrelsen tillstånd för att

flyga och trafikillstånd för flygföretag från länder utanför EES där inte EU har slutit avtal med landet. Transportstyrelsen hanterar också t.ex.

- händelserapporteringen inom luftfarten som syftar till att förbättra luftfartssäkerheten
- lagstiftning och ärenden om luftfartsskydd inklusive förvaltningen av finansieringen av säkerhetskontroller av passagerare
- tvister om flygplatsavgifter och andra ärenden inom ekonomisk reglering.

Trafikverket

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för luftfart med utgångspunkt från ett trafikslagsövergripande perspektiv. Ansvaret gäller såväl nationell nivå som delaktighet på länsnivå och kommunal nivå. Trafikverket ansvarar för driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Trafikverket har även till uppgift att peka ut riksintressen för kommunikationer. Flygplatser som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas. Vidare ansvarar Trafikverket för statens avtal om transportpolitiskt motiverad kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

Luftfartsverket

Luftfartsverket är ett statligt affärsverk som har både myndighetsuppgifter och verksamhet som bedrivs på affärsmässiga grunder. Fram till Swedavias bildande 2010 ansvarade Luftfartsverket för drift av statliga flygplatser. Luftfartsverket tillhandahåller flygtrafiktjänst för både civil och militär luftfart. Luftfartsverket sköter flygtrafiktjänst på 23 flygplatser från Kiruna i norr till Malmö i söder och i tre kontrollcentraler i Stockholm, Malmö och Sundsvall där den sistnämnda är kontrollcentral för fjärrstyrd trafikledning. Luftfartsverket har monopol på flygtrafiktjänst för undervägstrafiken och flygtrafikledningstjänst i anslutning till flygplatser som helt eller delvis kontrolleras av staten. Luftfartsverket bedriver genom LFV Aviation Consulting AB tjänsteexport inom civil luftfart. Vidare har Luftfartsverket och danska Naviair ett gemensamt bolag som sedan 2012 sköter den operativa driften av undervägsverksamheten i det dansk-svenska luftrummet.

Swedavia

Swedavia äger, driver och utvecklar tio flygplatser i hela Sverige, och bolaget är helägt av svenska staten. Swedavia bildades 2010 genom att flygplatsverksamheten som tidigare tillhört Luftfartsverket bolagiserades. Verksamheten i Swedavia är indelad i en flygplatsverksamhet och en fastighetsverksamhet. Swedavias flygplatser sammanfaller med det nationella basutbudet av flygplatser.

Internationella forum

ICAO

Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) är ett FN-organ som har till uppgift att underlätta flygning mellan världens länder och bidra till ökad flygsäkerhet. ICAO inrättades genom Chicagokonventionen, som kom till vid ett möte i Chicago i december 1944. USA hade tagit initiativ till detta möte och bjudit in ett antal stater, samtliga antingen USA:s allierade eller neutrala under andra världskriget, för att dra fram riktlinjerna för den framtida civila luftfarten. Konventionen undertecknades initialt av 52 stater som därmed blev medlemmar i ICAO. Sverige deltog i mötet och ratificerade konventionen 1946. Chicagokonventionen är skriven med utgångspunkt att staterna samarbetar för att uppnå en säker och välordnad utveckling av den civila luftfarten.

Chicagokonventionen innehåller sammanlagt 96 artiklar som reglerar medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter, regler för införande av internationella standardbestämmelser och rekommendationer av teknisk och flygoperativ natur, riktlinjer för lättnader i tull- och passfrågor samt luftfartspolitiska frågor. Redan i första artikeln fastslås att varje stat har absolut suveränitet över sitt eget luftrum. För reguljärtrafik krävs enligt konventionen ett särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av den främmande stat som är berörd av trafiken.

Enligt Chicagokonventionen fastställer ICAO normer och rekommendationer som vägleder medlemsstaterna vid utformningen av författningar. Syftet är att säkerställa en nödvändig likformighet mellan nationella bestämmelser och internationella normer. ICAO utfärdar sådana normer och rekommendationer som bilagor till Chicagokonventionen. Chicagokonventionen har för närvarande 191 medlemmar. Huvudkontoret ligger i Montreal, och det finns dessutom sju regionala kontor, av vilka Europaregionens kontor ligger i Paris.

Ända sedan ICAO bildades har Norden lyckats få representanter invalda i ICAO:s råd och i Air Navigation Commission (ANC). Den gemensamma delegationen Nordicao (the Nordic Delegation to ICAO) består av representanten i rådet, en ställföreträdare för denna, kommissionären i ANC och en administrativ handläggare. De tre förstnämnda kommer alltid från tre olika nordiska stater. Byten görs enligt ett fastställt roterande schema.

Ecac

Europeiska civila luftfartskonferensen (Ecac) grundades 1955 av de europeiska länderna på initiativ av Europarådet och med aktivt stöd från ICAO. De europeiska stater som är medlemmar i ICAO kan ansöka om medlemskap i Ecac som för närvarande har 44 medlemmar. Sverige representeras i Ecac huvudsakligen av Transportstyrelsen. Ecac är ett samrådsorgan för europeiska luftfartsmyndigheter och har som målsättning att gynna utvecklingen av ett säkert, effektivt och uthålligt europeiskt flygtransportsystem. Ecac utfärdar resolutioner och rekommendationer. Dessa är inte rättsligt bindande för medlemsstaterna utan måste införlivas i den nationella rättsordningen.

Eurocontrol

Samtidigt som det kommersiella jetflyget kom igång under det sena 1950-talet skapades Eurocontrol. Organisationen bildades för att effektivisera den europeiska flygtrafikledningen med bibehållen flygsäkerhet. Målet var att få en organisation som skulle ansvara för flygtrafikledningen inom det övre luft- rummet i Europa. Eurocontrol är en mellanstatlig civilmilitär organisation med 41 medlemsstater. Sverige blev medlem den 1 december 1995. Transportstyrelsen representerar Sverige i enlighet med regeringens instruktion.

Den ökande flygtrafiken, som enligt prognoser förväntas fördubblas till 2020, ställer krav på en ökning av kapaciteten inom flygledningstjänsten och på flygplatserna. Arbetet inriktas på arbetsprogrammet för Europas nya flyg- ledningssystem Single European Sky ATM Research (Sesar), som grundades av Eurocontrol tillsammans med Europeiska kommissionen. Målet med Sesar är att säkerställa flygsäkerheten och kapaciteten för de kommande 30 åren, göra luftfarten mer miljövänlig och minska kostnaderna för flygtrafikledning.

Easa

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) inrättades 2002 och hade inled- ningsvis uppdrag som rörde regelutveckling samt typ- och miljöcertifiering av luftfartyg. Under 2008 utvidgades Easas uppdrag till att även omfatta regel- utveckling m.m. för pilotcertifikat, all slags flygverksamhet och säkerhet hos operatörer från länder utanför EU. Under 2009 utökades uppdraget ytterligare med bl.a. regelutveckling för flygtrafiktjänst och flygplatser. I december 2015 presenterade EU-kommissionen ett förslag till ny grundförordning för Easa där det bl.a. föreslås ett EU-gemensamt regelverk för drönare. Behandlingen av förslaget har påbörjats i rådet. Easa är baserad i Köln och har bl.a. av- delningar för regelutveckling, certifiering, standardisering och godkännanden. Förutom de 28 EU-medlemsstaterna är även Norge, Island, Liechtenstein och Schweiz medlemmar i Easa.

Gemensamma europeiska luftrummet

Det gemensamma europeiska luftrummet, även kallat Single European Sky (SES), syftar till att öka effektiviteten i flyglednings- och flygtrafiktjänsten genom att minska splittringen i det europeiska luftrummet. Arbetet inleddes i oktober 2001 med att kommissionen lämnade ett förslag till en förordning om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum. Rådet och parlamentet godkände förslaget i mars 2004. Därefter trädde ett andra paket med SES-regler i kraft 2009 (SES II), och 2013 lämnade kommissionen ett tredje paket med förslag (SES II+) till Europaparlamentet och rådet i avsikt att påskynda genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet för att hjälpa användarna av luftrummet i en besvärlig global konkurrensutsatt miljö och främja ekonomisk utveckling. Förhandlingarna mellan rådet och Europa- parlamentet om SES II+ är ännu inte avslutade.

Utskottets överväganden

En strategi för luftfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en strategi för luftfarten. Utskottet hänvisar till den ingående kartläggning och analys av området som Trafikanalys nyligen har presenterat och att regeringen har aviserat att den under 2016 kommer att presentera en svensk luftfartsstrategi.

Jämför reservation 1 (M, C, L, KD) och motivreservation 2 (V).

Bakgrund

Riksdagen riktade våren 2015 ett tillkännagivande till regeringen om att det inom en snar framtid bör tas fram en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144). Utskottet pekade på att flyget spelar en viktig roll för Sverige och att de stora avstånden i landet gör att ett fungerande inrikesflyg är nödvändigt. Sveriges avlägsna placering gör även att ett väl utbyggt flygnät till resten av världen är en förutsättning för såväl näringslivets tillväxt som privatpersoners möjlighet att resa. Utskottet menade att det är viktigt att människor inom både näringslivet och den offentliga förvaltningen lätt kan ta sig till Stockholm eller ut i världen samt att Försvarsmaktens beredskap, sjuktransporter och insatser vid naturkatastrofer är beroende av ett fungerande flyg och lättillgängliga flygplatser. Utskottet pekade även på att en väl fungerande flygplatsinfrastruktur har stor betydelse för besöksnäringen och möjligheterna att ta emot ökad turism från den övriga världen.

Motionerna

Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S) pekar i motion 2015/16:1524 på att flygmarknaden under de senaste decennierna har upplevt en omfattande förändring. Enligt motionärerna pågår den ”utflaggning” som har skett och diskuterats inom svensk sjöfart nu även inom flyget. Motionärerna pekar vidare på att flygsäkerheten ifrågasätts av bedömare inom branschen och att det behövs samråd inom EU för att skapa en sund och långsiktigt hållbar flygtrafik. Motionärerna konstaterar att schysta villkor och sund konkurrens gynnar såväl resenärer som personal och att det därför är av stor vikt att EU:s regeringar kan nå fram till en långsiktigt hållbar lösning för flygbranschen. I motionen föreslås att regeringens strategi för flyget även hanterar frågan om den osunda konkurrensen på flygmarknaden (yrkande 1). Vidare föreslår motionärerna att Sverige agerar inom EU för att undvika

flygbolags avsiktliga försök att undkomma skatter och avgifter i det land de verkar i (yrkande 2).

Edward Riedl (M) pekar i motion 2015/16:1697 på att flyget är ett viktigt transportslag för ett avlångt och handelsberoende land i Europas utkant. Det handlar enligt motionären om möjlighet att transportera både människor och gods snabbt över långa avstånd inom landet och mellan Sverige och andra länder. Goda flygförbindelser till rimliga kostnader för passagerarna är en förutsättning för fler jobb och ökad tillväxt men också för turismen. För att främja en positiv utveckling inom flygområdet påtalar motionären behovet av att ta fram en svensk luftfartsstrategi.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) framhåller i kommittémotion 2015/16:3059 att flyget är av stor vikt för att dels binda samman Sverige, dels göra Sverige lättillgängligt för övriga världen. Motionärerna pekar vidare på att den dåvarande alliansregeringen initierade ett arbete med att ta fram en sammanhållen och långsiktig strategi för framtiden för inrikes- och utrikesflyget och att syftet var att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Motionärerna anser att de förslag som hittills har presenterats av den nuvarande regeringen i den aviserade flygstrategin inte har haft som syfte att stärka flygets konkurrenskraft. Goda villkor och förutsättningar för svenskt flyg gör enligt motionärerna att flygbolagen har råd att investera i framtidens tekniker som minskar miljöpåverkan och bidrar till hållbart resande. Mot denna bakgrund anför motionärerna att det snarast bör införas en nationell flygstrategi för att säkerställa flygets konkurrenskraft (yrkande 12).

Utskottets ställningstagande

En svensk luftfartsstrategi

Utskottet vill inledningsvis framhålla betydelsen av att Sverige har en nationell luftfartsstrategi som ger långsiktiga förutsättningar för att flygnäringen ska kunna utvecklas inom och utom landets gränser. Utskottet välkomnar därför det omsorgsfulla arbete som för närvarande pågår inom Regeringskansliet för att ta fram en sådan strategi.

Utskottet vill framhålla att goda luftfartsförbindelser och en väl fungerande flygbransch i Sverige utöver möjligheten att resa och förflytta sig även har stor betydelse för såväl jobb som tillväxt i landet. Utskottet noterar i detta sammanhang att Transportstyrelsen våren 2013 presenterade en utredning om förutsättningarna för lufttrafikföretag i Sverige (TSL 2014-5806). Utredningen omfattade den del av marknaden som berör kommersiella lufttransporter av passagerare och hade som syfte att undersöka förutsättningarna för svenska flygföretag på såväl inrikes- som utrikesmarknaden och identifiera eventuella strukturella eller marknadsmässiga problem som kan förklara nedgången av andelen av den svenska luftfarten som utförs av svenska flygföretag. I

rapporten redovisades bl.a. att inrikesflygmarknaden präglas av hög konkurrens om ett relativt statiskt antal resenärer, medan det fortfarande finns utrymme för att vinna nya kunder på utrikesmarknaden.

Alliansregeringen initierade efter sommaren 2014 ett arbete för att ta fram en strategi för att stärka flygets konkurrenskraft. Den nuvarande regeringen påbörjade därefter under 2015 ett arbete med att ta fram en svensk flygstrategi som behandlar flygets roll i transportsystemet. Utgångspunkterna för arbetet är de transportpolitiska målen och regeringens mål om EU:s lägsta arbetslöshet 2020. Strategin ska främja ett bättre utnyttjande av befintliga resurser samt en bättre samordning mellan olika sektorsområden för att nå gemensamma mål. Strategin ska tas fram i dialog med berörda aktörer, och avsikten är att regeringen ska fatta beslut om strategin under hösten 2016.

Utskottet anser att det är viktigt att den kommande luftfartsstrategin är inriktad på att beakta aspekter såväl om att stärka konkurrensförutsättningarna inom flyget som om att luftfarten ska utvecklas på ett sätt som främjar en hållbar luftfart med minskad miljöpåverkan och som bidrar till kampen mot klimatförändringarna. Med utgångspunkt från att utformningen av strategin både ska beakta konkurrenskraft och hållbarhet anser utskottet att det är positivt att regeringen valt ett arbetssätt där olika aktörer bjuds in att medverka med olika synpunkter och erfarenheter. Som en del i detta bjöd infrastrukturministern i oktober 2015 in bransch- och myndighetsföreträdare till ett dialogmöte. Vid mötet diskuterades utmaningar och möjligheter kopplade till sociala villkor, en utveckling av Arlanda som nav, miljö, energi och klimat, forskning, utveckling och innovationer, främjande av svensk teknik och svenska lösningar, regelverk och flygsäkerhet, tillgänglighet samt konkurrenskraft och sysselsättning. Infrastrukturministern bjöd därefter i februari 2016 åter in företrädare från olika delar av flygbranschen samt myndigheter till ett andra möte i arbetet med att ta fram en svensk flygstrategi. Vid mötet beskrev ministern hur regeringen arbetar med flygrelaterade frågor och vilka beslut regeringen har fattat sedan det första mötet om flygstrategin i oktober 2015 m.m. Infrastrukturministern underströk både flygets betydelse för tillgänglighet och att flyget har en klimatpåverkan som måste hanteras för att flyget ska vara långsiktigt hållbart.

Utskottet noterar också att en av regeringens prioriteringar för EU-arbetet 2015 var att verka för att EU-kommissionens paket för luftfart innehåller förslag som motverkar försämrade arbetsvillkor och en snedvriden konkurrenssituation inom den civila luftfarten. Frågorna kom också med i kommissionens meddelande om en europeisk luftfartsstrategi som presenterades i slutet av 2015. Utskottet välkomnar den tydliga hållning som regeringen har uttalat i frågan om de sociala villkoren inom luftfarten.

Trafikanalys

Utskottet vill i detta sammanhang även uppmärksamma att inför framtagandet av en svensk luftfartsstrategi gav regeringen i november 2015 Trafikanalys i

uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag med fakta och nulägesbeskrivningar samt information och statistik om flygets roll och funktion i transportsystemet (dnr N2015/07692/TIF). Syftet med rapporten är att belysa flygets betydelse för tillgänglighet i hela landet och internationellt, sysselsättning samt miljö- och klimatpåverkan. Uppdraget genomfördes i samråd med Transportstyrelsen, Luftfartsverket, Trafikverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Swedavia och Svenskt Flyg och redovisades till Näringsdepartementet i mars 2016 (rapport 2016:4).

Utskottet anser att de analyser och slutsatser som Trafikanalys presenterar utifrån sin kartläggning och genomgång av området utgör ett viktigt underlag vid framtagandet av den svenska luftfartsstrategin. Trafikanalys konstaterar i rapporten att liberaliseringen av flygmarknaden medfört att konkurrensen ökat till gagn för medborgarna i form av lägre biljettpreiser, inte minst inom utrikesflyget. De klassiska nätverksbolagen har anpassat sina affärsmodeller för att möta konkurrensen från lågprisbolagen, vilket i viss mån medfört att de närmat sig lågprisbolagen. En negativ sida är dock enligt Trafikanalys att uppkomsten av olika typer av anställningsformer och annorlunda sätt att organisera verksamheten kan innebära att t.ex. arbetsrätten sätts ur spel. Trafikanalys menar att detta är ett område som förtjänar mer uppmärksamhet inom transportpolitiken, och möjligen också inom en flygstrategi. Sverige bör enligt Trafikanalys i dessa frågor agera inom ramen för EU-samarbetet.

När det gäller flygplatser pekar Trafikanalys på att det vid ingången av 2016 bedrivs linje- eller chartertrafik vid 38 flygplatser i Sverige, vilket är en minskning med 7 flygplatser sedan 2007. En viss dynamik har även skett på ägarsidan där staten via Swedavia numera endast kontrollerar tio flygplatser. Flygplatssystemet som helhet visar visserligen ett ekonomiskt överskott, men vinsten är ojämnt fördelad och återfinns främst inom Swedavia. De mindre flygplatserna som i stor utsträckning är kommunalt ägda är beroende av offentligt stöd i någon form för sin överlevnad. Det kan enligt Trafikanalys därför finnas anledning att fundera över det statliga åtagandet dels när det gäller att driva flygplatser, dels när det gäller olika stöd till flyget genom exempelvis driftbidrag och indirekt stöd till trafikavtal. En viktig fråga är enligt Trafikanalys också vilka stöd som är möjliga att förena med EU:s riktlinjer om offentligt stöd till flygplatser.

Enligt Trafikanalys pekar prognoserna för inrikestrafiken på en endast svag och ojämnt fördelad tillväxt medan däremot utrikestrafiken ökar i sådan omfattning att kapacitetsbrist kan befaras på Arlanda och i Stockholms luftrum. Trafikanalys konstaterar att kapacitetsfrågan inte enbart är en fråga om rullbanekapacitet utan också kan handla om flygplatsterminaler, luft- rummets utformning och alternativa flygplatser.

Flygets roll och funktion i transportsystemet är att skapa tillgänglighet över stora avstånd, och Trafikanalys konstaterar att flyget bidrar till att skapa tillväxt och sysselsättning och en växande besöksnäring. Flygplatser är också betydelsefulla lokaliseringsfaktorer för främst de besöksintensiva tjänste- och kunskapsbranscherna. Trafikanalys konstaterar att navflygplatser anses vara

en viktig lokaliseringsfaktor för huvudkontor, och att etablera Arlanda som ett viktigt flygnav i norra Europa med ett stort antal direktlinjer kan därför ses som ett instrument för att utveckla näringslivet.

Det kan enligt Trafikanalys ifrågasättas om den starka tillväxten inom flyget är förenlig med Sveriges klimatpolitik. Flygtrafiken svarar för ca 2 procent av de globala utsläppen av koldioxid, men även kväveoxider och vattenånga på hög höjd påverkar. Dessa höghöjdseffekter leder till minst dubbelt så stor påverkan som effekten från enbart koldioxidutsläpp, vilket betyder att flygsektorn står för 3 till 5 procent av den globala uppvärmningen. Trafikanalys konstaterar att det pågår arbete för att minska flygets klimatpåverkan på många fronter. De viktigaste är politiska styrmedel, teknisk utveckling, alternativa bränslen samt optimerad drift och utvecklad infrastruktur. Inom EU finns även ett handelssystem med utsläppsrätter, och ICAO förväntas inom kort anta ett globalt marknadsbaserat styrmedel för internationellt flyg. Bland alternativa bränslen anses andra generationens biobränslen ha störst potential. Prisskillnaden mellan biobränslen i förhållande till konventionella bränslen är dock en hämsko för biobränslets genomslag. Trafikanalys konstaterar att det är tveksamt om de olika åtgärderna är tillräckliga för att nå klimatmålen och pekar på att Easa, Europeiska miljöbyrån (EEA) och Eurocontrol har dragit slutsatsen att framtida teknikutveckling inte kan väga upp utsläppen från framtida trafikökningar. Biobränslen kan bidra till att minska utsläppen av koldioxid men minskar inte höghöjdseffekterna från internationella flygningar, och Trafikanalys menar att det därför kan krävas åtgärder som dämpar efterfrågan på flygresor. Buller är det mest påtagliga miljöproblemet i flygplatsens omgivning, och Trafikanalys konstaterar att det finns tydliga målkonflikter mellan buller, klimat och säkerhet som måste hanteras. Hur flygvägssystemet utformas har enligt Trafikanalys stor betydelse för bullrets spridning och störningarnas utbredning i flygplatsens närhet.

När det gäller teknisk utveckling pekar Trafikanalys på att framstegen främst görs inom lättviktsområdet, luftmotstånd och effektivisering av motorer. Europeisk flygforskning räknar med att till 2020 kunna utveckla flygplan med 50 procent lägre bränsleförbrukning, 80 procent lägre utsläpp av kväveoxider och halverat buller i jämförelse med flygplan som produceras i dag.

En europeisk luftfartsstrategi m.m.

Kommissionen presenterade i december 2015 meddelandet En luftfartsstrategi för Europa (KOM(2015) 598). Strategin består förutom meddelandet av ett förslag till översyn av EU:s regler för luftfartssäkerhet (förordning 216/2008) och förslag till mandat till kommissionen att förhandla fram övergripande luftfartsavtal på EU-nivå med vissa länder utanför EU. Kommissionens mål är en övergripande strategi för hela flygbranschen i EU med följande prioriteringar:

- göra EU till en ledande internationell aktör och samtidigt garantera lika konkurrensvillkor
- få bort hindren för tillväxt i luften och på marken
- upprätthålla EU:s höga standarder
- mer innovation, digital teknik och investeringar.

Strategin innehåller ett antal förslag på initiativ från kommissionens sida i syfte att göra EU:s luftfartssektor mer konkurrenskraftig. Strategin är ett initiativ för att stärka Europas ekonomi och dess industriella bas och förstärka det europeiska globala ledarskapet. Syftet med strategin är att se till att den europeiska flygsektorn förblir konkurrenskraftig och kan tillgodogöra sig fördelarna av en snabbt växande global ekonomi. Strategin ska också bekräfta Europas åtagande att bidra till en hållbar luftfart.

Utskottet noterar avslutningsvis att Finland nyligen har presenterat en luftfartsstrategi för åren 2015–2030 som behandlar flygplatser, avgifter, olika stöd, säkerhet, miljö och drönare. I strategin lyfts särskilt betydelsen av Helsingfors flygplats som nav för Asientrafiken fram samt att det för närvarande görs stora investeringar för att öka kapaciteten på flygplatsen. Utskottet noterar vidare att det även pågår ett arbete med att ta fram en luftfartsstrategi i Danmark, som väntas kunna presenteras under 2017.

Utskottets sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av att Trafikanalys nyligen har presenterat en ingående kartläggning och analys av området samt att regeringen har aviserat att den under 2016 kommer att presentera en svensk luftfartsstrategi där arbetssättet vid framtagandet av strategin bl.a. innebär att myndigheter, företrädare för luftfartsbranschen och andra intressenter bjuds in till att medverka vid s.k. dialogmöten anser utskottet att de önskemål som motionärerna framför kommer att kunna bli tillgodosedda. Utskottet finner inte anledning att ta något ytterligare initiativ i frågan och avstyrker därmed motionerna 2015/16:1524 (S) yrkandena 1 och 2, 2015/16:1697 (M) och 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 12.

Regionala flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om regionala flygplatser. Utskottet framhåller det angelägna i att statliga myndigheter, kommuner och landsting även fortsättningsvis vidtar de åtgärder som behövs för att främja att verksamheten kan fortgå vid de regionala flygplatserna i olika delar av landet och att resenärerna därmed kan erbjudas väl fungerande möjligheter att resa och förflytta sig. Utskottet pekar samtidigt på att de system som utvecklats och tillämpas i dag är ändamålsenliga för att främja de regionala flygplatserna.

Jämför reservationerna 3 (M, C, L) och 4 (KD).

Bakgrund

Allmänt

Det finns i dag knappt 300 flygplatser i Sverige. De allra flesta av dessa är mycket små och används främst av flygklubbar och enskilda individer. I Sverige finns det tio flygplatser som utgör det nationella basutbudet av flygplatser som regeringen har fastställt för att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Dessa flygplatser är Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre/Östersund.

Svenska regionala flygplatser (SRF) är ett samarbetsorgan för Sveriges icke-statliga flygplatser som verkar för att utveckla flygtrafiken och därmed tillgängligheten för alla Sveriges regioner. SRF arbetar för att ge de icke-statliga flygplatserna förutsättningar att kunna bevara och utveckla sin verksamhet. SRF har för närvarande 34 medlemsflygplatser över hela Sverige.

Stöd till flygplatser

Icke-statliga flygplatser med upphandlad flygtrafik kan ansöka om årligt statligt driftbidrag för att täcka delar av underskott i flygplatsens drift. Syftet med driftbidraget är att bidra till att säkerställa en interregional flygtrafikförsörjning i hela landet. Driftbidraget beräknas enligt en fördelningsmodell som bygger på ett antal kostnads- och intäktsfaktorer som tilldelas schablonvärden för att avspegla flygplatsernas verkliga kostnader och intäkter. Bidraget kan aldrig bli högre än det verkliga underskottet. Tanken är att modellen ska vara transparent och enkel i sin utformning och samtidigt ge incitament till effektivisering av flygplatsdriften. För att icke-statliga flygplatser, med statligt upphandlad trafik, ska kunna beviljas statliga driftbidrag ska en ansökan från flygplatsens huvudman ha kommit in till Trafikverket senast den 15 januari

det aktuella bidragsåret och vara berättigad enligt Trafikverkets föreskrifter om driftbidrag till icke-statliga flygplatser (TRVFS 2013:2).

Stödet som via Trafikverket betalas ut till regionala, icke-statliga flygplatser är sammanfattningsvis

- driftbidrag (103 miljoner kronor/år, varav 63 miljoner kronor är öronmärkta till flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik och övriga 40 miljoner kronor fördelas via länsplanerna)
- investeringsbidrag till investeringar i flygplatsanläggning via länsplanerna där stödet varierar årligen beroende på prioriterad stödåtgärd
- trafikavtal, statligt upphandlad flygtrafik (ca 90 miljoner kronor/år)
- beredskapsavtal för 24 timmars öppethållande på tio svenska flygplatser varav två är icke-statliga regionala flygplatser (ca 3 miljoner kronor/år).

EU-kommissionen antog den 20 februari 2014 nya riktlinjer som innebär att offentligt stöd till drift av flygplatser tillåts under en övergångsperiod på tio år. De föregående riktlinjerna tillät under vissa förhållanden investeringsstöd till flygplatser. Exempel på driftsstöd i Sverige är driftbidrag till icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik som Trafikverket fördelar, och kommunala bidrag. Statsstöd till investeringar i flygplatsinfrastruktur är tillåtet om det finns ett verkligt transportbehov och offentligt stöd är nödvändigt för att säkerställa en regions förbindelse med omvärlden. Detta omfattar alla typer av offentliga bidrag, både statliga och kommunala. De nya riktlinjerna definierar maximalt stöd i relation till flygplatsens storlek. Syftet är att säkerställa en så korrekt blandning av privata och offentliga investeringar som möjligt. Stöd-möjligheterna är därför större för mindre flygplatser än för större. Det finns även särregler som tillåter mer stöd för flygplatser i glesbefolkade och avlägsna områden. Driftsstöd till regionala flygplatser med färre än 3 miljoner passagerare tillåts under en övergångsperiod på tio år under förutsättning att vissa villkor är uppfyllda. Syftet är att ge tillräckligt med tid för att anpassa verksamheten. För att kunna få driftsstöd måste flygplatsen ta fram en affärsplan som syftar till full täckning av driftskostnader i slutet av övergångsperioden. Riktlinjerna innehåller också särregler för regionala flygplatser med mindre än 700 000 passagerare per år. Särreglerna innebär en högre stöd-intensitet och en utvärdering efter fem år. Flygplatser som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och uppfyller regelverket för dessa tjänster kan fortfarande få driftsstöd efter övergångsperioden. Startstöd till flygföretag för nya flyglinjer är tillåtet under förutsättning att det är tidsbegränsat. Villkoren för stöd har förenklats och anpassats till den senaste marknadsutvecklingen.

Motionerna

Hans Unander m.fl. (S) framhåller i motion 2015/16:614 att det är av stor vikt för näringslivet, sysselsättningen och utvecklingsmöjligheterna i Mora, Orsa, Älvdalen, Vansbro och Malung-Sälen att flygtrafiken till och från Mora-

Siljans flygplats omgående får en långsiktig lösning så att tillgängligheten till Stockholm och övriga världen blir acceptabel även från Dalarnas norra och västra länsdelar. Motionärerna menar att varje dag utan trafik ökar skadorna på förtroendet för flygtrafiken mellan Mora och Arlanda. Det enda som kan skapa en långsiktig och stabil lösning för reguljära flygförbindelser mellan Dalarnas norra länsdelar och Arlanda är enligt motionärerna att en allmän trafikplikt införs på Mora flygplats. Mot denna bakgrund föreslår motionärerna att förutsättningarna för att Mora-Siljans flygplats beläggs med trafikplikt och får tillgång till flygtrafik upphandlad av Trafikverket studeras i infrastrukturplaneringen.

Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M) påtalar i motion 2015/16:956 att drygt 117 000 passagerare reste till och från Västerås flygplats under 2014. Motionärerna pekar vidare på att flygplatsen vid den stora skogsbranden som härjade i Västmanland sommaren 2014 kom att spela en central roll i räddningsarbetet och att detta aktualiserade vikten av regionala flygplatser. Utöver att regionala flygplatser behövs ur ett säkerhetsperspektiv anser motionärerna att Västerås är en stor stad som behöver en flygplats liksom att Mälardalsregionen behöver en flygplats för att kunna utvecklas och säkra tillväxt och arbetstillfällen nu och i framtiden. För att säkra och trygga tillgången till Västerås flygplats och andra regionala flygplatser efterfrågar motionärerna en översyn.

Eskil Erlandsson och Göran Lindell (båda C) framför i motion 2015/16:2434 att flygplatserna i Växjö och Jönköping är viktiga motorer i den regionala utvecklingen. Motionärerna pekar på att Trafikverket under senare tid har valt att stoppa utbetalningen av driftbidrag till fem regionala flygplatser, däribland Växjö och Jönköping, men att utbetalningarna efter stoppet har återupptagits. Stoppet skapade likviditetsproblem och osäkerhet kring framtiden hos dessa företag, och den berörda myndigheten informerade inte om orsaken till utbetalningsstoppet. Det finns betydande belopp avsatta i budgeten till stöd för den motor som regionala flygplatser utgör, och en förutsättning för att verksamheten ska fortsätta att utvecklas är enligt motionärerna att det finns långsiktiga och stabila spelregler. Mot denna bakgrund framhåller motionärerna betydelsen av regionala flygplatser och efterfrågar stabila spelregler.

Finn Bengtsson m.fl. (M) pekar i motion 2015/16:2564 på att regeringen under hösten 2014 tillsatte en statlig samordnare som ska pröva möjligheterna att föra över kapacitet från Bromma flygplats till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Motionärerna menar att om en nedläggning av en populär och viktig flygplats som Bromma flygplats kan finnas på agendan kan det hända även på andra platser, t.ex. Linköping. Detta skulle enligt motionärerna i så fall vara ett konkret hot mot utvecklingen i Linköping, Östergötland och hela Sverige. Motionärerna anser att oron för Linköping City Airports framtid är välgrundad eftersom vice statsministern har pekat ut Linköping City Airport som en sådan flygplats som kan läggas ned. Motionärerna efterlyser ett tydligt ställningstagande från riksdagen om Linköping City Airport. Den statliga

infrastrukturpolitiken ska enligt motionärerna utgå från att Linköping City Airport finns kvar långsiktigt och att det är flygplatsens ägare som ska avgöra flygplatsens framtid. Deras långsiktiga inriktning är att bevara flygplatsen. Motionärerna föreslår därmed att den statliga infrastrukturpolitiken ska utgå från att Linköping City Airport finns kvar långsiktigt.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) anför i kommittémotion 2015/16:3058 att de stora avstånden gör att Sverige är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till Stockholm och ut i världen. De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet, och enligt motionärerna är ett systematiskt arbete för att värna de regionala flygplatserna viktigt. Motionärerna förutsätter därför att regeringen inkorporerar de problem som de regionala flygplatserna upplever i dag i den kommande flygstrategin. Sammanfattningsvis föreslår motionärerna att de regionala flygplatserna värnas och att deras fortlevnad säkerställs (yrkande 9).

Penilla Gunther m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2015/16:3147 på att de mindre icke-statliga flygplatserna främst ägs av kommuner med stöd av landsting och regioner. Enligt motionärerna är dessa mycket viktiga för kommunerna och regionerna, men eftersom de har lägre omsättning och svårt att skapa egna konkurrensfördelar har de dessvärre svårare att gå med vinst. Motionärerna konstaterar att behovet av offentlig finansiering av infrastrukturinvesteringar på grund av höga fasta kostnader kommer att variera efter flygplatsens storlek och normalt alltid vara större för mindre flygplatser. Motionärerna pekar på att EU-kommissionen har ansett att flygplatser med en volym på upp till 200 000 passagerare per år kan sakna möjlighet att täcka en stor del av sina kapitalkostnader. Flygplatser med färre än 50 000 passagerare per år kan då enligt motionärerna behöva stöd på både lokal, regional och nationell nivå för att klara verksamheten. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna en översyn av finansieringsformen för icke-statliga flygplatser (yrkande 7).

Robert Halef m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2015/16:3148 att de regionala flygplatserna i Sverige har stor betydelse för att kommunikationerna med Stockholm och andra resmål runt om i Sverige och världen ska fungera. Att kunna delta i möten över dagen och sedan kunna åka tillbaka är viktigt för både företag och organisationer. Den svenska staten har genom Swedavia behållit och bolagiserat de stora flygplatserna där det finns högre omsättning och lönsamhet, och de statliga flygplatserna gör därmed stora vinster. De mindre icke-statliga flygplatserna ägs främst av kommunerna med stöd av landsting och regioner. Dessa är oerhört viktiga för kommunerna och regionerna men har inte möjlighet till samma höga omsättning och därför svårare att gå med vinst. En flygplats behöver minst 50 000 resenärer per år för att gå runt, och när antalet inte räcker till måste kommunerna och landstingen eller regionerna gå in med pengar. För att skapa långsiktigt hållbara lösningar och en mer rättvis konkurrenssituation mellan Swedavias flygplatser

och de regionalt ägda efterfrågar motionärerna en översyn av finansieringsformen för icke-statliga flygplatser (yrkande 33).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har även tidigare behandlat frågor som rör de icke-statliga flygplatserna och finansieringen av dessa, senast våren 2015 (bet. 2014/15:TU7). Utskottet vill inledningsvis liksom då betona att de regionala flygplatserna spelar en betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och att ett väl sammanhållet flygplatssystem är en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling med hänsyn till att Sverige är ett glest befolkat land med stora avstånd. Utskottet vill samtidigt framhålla att transportpolitiken ska präglas av ett starkt trafikslagsövergripande perspektiv och ett stort regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringar. Utskottet vill även påminna om att den gällande planeringsprocess som riksdagen har lagt fast innebär att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Detta innebär i sin tur att beslut om olika åtgärder som ska genomföras i infrastrukturen i första hand bör fattas inom ramen för åtgärdsplaneringen, dvs. regeringens, Trafikverkets, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i riksdagens beslut.

Den ekonomiska situationen vid de svenska flygplatserna

När det gäller den ekonomiska situationen vid de svenska flygplatserna kan utskottet konstatera att det i en nyligen publicerad rapport från Trafikanalys (rapport 2016:4) uppmärksammas att de allra flesta icke-statliga flygplatser med linjetrafik redovisar ett ekonomiskt underskott, vilket gör dem beroende av olika former av offentligt stöd. Enligt rapporten är ett skäl till detta det s.k. nav-eker-systemet som innebär att det enbart finns några enstaka ortpar med en direktlinje, medan alla andra förbindelser kräver byte på någon av navflygplatserna Arlanda eller Bromma. I rapporten konstateras att behovet av täta förbindelser mellan ett stort antal orter som var för sig har ett begränsat resenärsunderlag ligger bakom uppkomsten av ett nav-eker-system. Flygplatsernas möjlighet att ta ut avgifter varierar stort mellan navet och ekrarna. Det möjliga avgiftsuttaget är stort i navet dels för att många passagerare slussas dit, dels för att navet kan ta ut något högre avgifter än de flesta övriga flygplatser. De kommersiella intäkterna per passagerare ökar också med passagerarvolymen. I rapporten konstateras vidare att utrikestrafiken tenderar att dras till navet eftersom underlaget för transfertrafik är störst där. Det finns också stordriftsfördelar kopplade till flygplatsverksamhet. Enligt Trafikanalys utgör detta stora delar av förklaringen till att merparten av de icke-statliga flygplatserna varje år redovisar driftunderskott medan flygplatssystemet som helhet visar överskott. Trafikanalys pekar på att en grov tumregel är att det krävs omkring 400 000 passagerare för att nå ett nollresultat, men att det på

flygplatser som domineras av lågkostnadsflyg krävs större passagerarvolym. Trafikanalys konstaterar att det endast var elva flygplatser som uppnådde sådana volymer 2014 och att de statliga flygplatserna inom ramen för Swedavia har möjlighet att korssubventionera varandra och uppvisar ett överskott. Trafikanalys konstaterar vidare att det är mycket ovanligt att de icke-statliga flygplatserna redovisar överskott. Till undantagen hör Skavsta och Ängelholm som har redovisat ett litet överskott sedan 2012, medan övriga i huvudsak uppvisar underskott.

Driftbidrag till flygplatser

När det gäller statlig ersättning för driften av icke-statliga flygplatser påminner utskottet om att denna betalas ut i enlighet med förordningen (2006:1577) om statsbidrag för icke statliga flygplatser och förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Sedan den 1 februari 2015 kan statlig ersättning enligt dessa förordningar endast beviljas och utbetalas till icke-statliga flygplatser där det utförs en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i enlighet med EU:s bestämmelser om statligt stöd i form av ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

När det gäller stöd till de regionala flygplatserna kan utskottet konstatera att det har skett en förändring efter att regeringen har initierat och genomfört en översyn av 3 § förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och ändringar i hanteringen av driftbidraget till icke-statliga flygplatser. Förordningsändringen trädde i kraft den 1 april 2016 och innebär att det för den aktuella flygplatsen måste finnas ett förordnande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse enligt EU:s statsstödsregler för att flygplatsen ska kunna få driftbidraget. Förordningsändringen klargör också att det är en kommun som ska vara mottagare av Trafikverkets utbetalning av driftbidraget och att det sedan är kommunen som i sin tur ska betala ut driftbidraget till flygplatsen och även ha koll på övriga offentliga medel som går till flygplatsen, företrädesvis ägarbidrag från kommuner. Detta beror bl.a. på att man vill säkerställa att det inte blir fråga om överkompensation till flygplatsen. Syftet med förordningsändringen är därmed dels att klargöra att förordnandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse är ett villkor för utbetalning av driftbidraget, dels att mottagaren av driftbidraget är en kommun.

Enligt en uppgift som utskottet har fått av Trafikverket står myndigheten inför att ta fram en ordning för den praktiska hanteringen av driftbidraget. Enligt Trafikverket kommer driftbidraget att handläggas och betalas ut skyndsamt med utgångspunkt i ansökan om driftbidraget med tillhörande underlag förutsatt att medel finns avsatta för ändamålet i Trafikverkets budget. Utskottet ser positivt på detta.

Utskottet delar vidare den syn som infrastrukturministern uttalade i ett interpellationssvar från den 17 december 2015 om vikten med regional flygplatsverksamhet för att man ska kunna leva och verka i hela landet (ip.

2015/16:208). Ministern pekade på att staten därför avsätter medel för statligt stöd till de flygplatser som inte är kommersiellt bärkraftiga men som är helt nödvändiga för samhällsfunktionerna samt att regeringen avsätter samma belopp för 2016 som för 2015. Enligt ministern finns det inget ifrågasättande av om staten ska fortsätta att ge detta stöd till flygplatserna, och ministern hänvisade även till Trafikverkets bedömning om att de problem som fanns under 2015 kommer att rättas till under 2016. Enligt ministern innebär den anpassning som gjordes till det nya regelverket under 2015 att samma problem med att säkerställa att de flygplatser som berörs är stödberättigade inte kommer att kvarstå. Trafikverket har enligt ministern rätat ut de kvarstående frågetecknen så att samtliga flygplatser därmed fick sin ersättning utbetald före årsskiftet 2015/16.

Transportpolitiskt motiverad flygupphandling

När det gäller transportpolitiskt motiverad flygupphandling konstaterar utskottet att Trafikverket har ett uppdrag att verka för en grundläggande tillgänglighet i interregional kollektivtrafik där ett sätt att lösa tillgänglighetsproblem kan vara att avtala om trafik som inte kan upprätthållas kommersiellt. Innan ett avtal om trafik upphör görs en utredning om vilka brister som finns i tillgängligheten för berörda kommuner. Utredningen följer en fastställd rutin som är lika för alla utredningar oavsett trafikslag.

Tillgängligheten till interregionala resmål mäts i en särskild modell för att avgöra om det är motiverat med en insats. Tillgängligheten i hela landet mäts enligt åtta kriterier som är framtagna under ett antal år med flera utredningar och remissomgångar, där kommuner och regioner haft möjlighet att ge synpunkter. I tillgänglighetsmodellen beaktas tillgängligheten lika för hela landet. Där det finns stora problem med tillgängligheten kan Trafikverket göra insatser för att skapa en grundläggande tillgänglighet. Flertalet av de kommuner som i dag har avtalad flygtrafik har stora brister i tillgängligheten till interregionala resmål.

De förslag som utredningen kommer fram till måste även följa förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EU-lufttrafikförordningen). Den reglerar bl.a. under vilka förutsättningar och på vilket sätt en medlemsstat kan köpa regelbunden flygtrafik. Medlemsstaten måste först införa allmän trafikplikt på flyglinjen. Den allmänna trafikplikten ska införas endast i den utsträckning som är nödvändig för att på flyglinjen säkerställa ett minimiutbud av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, prissättning eller minimikapacitet. EU-lufttrafikförordningen fastställer även ramarna för när den planerade allmänna trafikplikten är att bedöma som nödvändig och adekvat.

Trafikverkets uppdrag innebär att inte göra större insatser än vad som krävs för att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet. Det avtalade flyget ger stora tillgänglighetsförbättringar, och flertalet av dagens linjer är prioriterade

för insatser. Enligt vad utskottet har fått information om genomfördes en flygutredning under 2014–2015 i vilken det tas ställning till om det finns brister och om de i så fall bör åtgärdas av Trafikverket genom ett fortsatt avtal eller om det finns andra, mer ändamålsenliga åtgärder som kan lösa tillgänglighetsproblemen.

När det gäller Mora-Siljans flygplats visar Trafikverkets tillgänglighetsundersökning (Flygutredning 2015–2019) att det inte finns grund för att införa trafikplikt för Mora. Däremot ger trafikplikten i fråga om sträckan Sveg–Stockholm möjlighet till en mellanlandning i Mora. Av Trafikverkets sex upphandlade flyglinjer har fyra i dag mellanlandningar, förutom Sveg även Lycksele–Kramfors–Stockholm, Torsby–Hagfors–Stockholm och Hemavan–Vilhelmina–Stockholm. Även orterna Gällivare och Arvidsjaur har under perioder trafikerats med mellanlandningar. I dag har Mora flygförbindelser med Stockholm, med två turer varje vardag och en tur söndag till och från Stockholm/Arlanda. I Moras fall medför samslingningen inte någon mellanlandning, utan trafiken från Mora går direkt till Arlanda eller ankommer direkt från Arlanda. Däremot får Sveg en mellanlandning i Mora. Inför nästa avtalsperiod 2019–2023 kommer Trafikverket åter att genomföra en flygutredning för att kartlägga behovet av flygtrafik för att förbättra tillgängligheten. Utredningen som enligt Trafikverket planeras att genomföras i god tid före utgången av dagens avtal, omkring 2017–2018, kommer att omfatta Mora och utreda förutsättningarna för att införa en eventuell trafikplikt.

Utskottets sammanfattande ställningstagande

Utskottet kan konstatera att de regionala flygplatserna både har haft och har en fortsatt mycket stor betydelse för att kunna bo och leva och utveckla sysselsättningen och näringslivet i olika delar av Sverige. Som framgår ovan av en nyligen presenterad rapport från Trafikanalys är dock den ekonomiska situationen för många regionala flygplatser bekymmersam. Det finns olika anledningar till detta, bl.a. att Sverige jämfört med många andra länder har en låg befolkningstäthet och att vissa delar av landet är mycket glest befolkade. Många regionala flygplatser behöver därför statliga och kommunala åtgärder för att överleva. Utskottet vill mot denna bakgrund framhålla det angelägna i att statliga myndigheter, kommuner och landsting även fortsättningsvis vidtar de åtgärder som behövs för att främja att verksamheten kan fortgå vid de regionala flygplatserna i olika delar av landet och att resenärerna därmed kan erbjudas väl fungerande möjligheter att resa och förflytta sig. De system som utvecklats och tillämpas i dag anser utskottet vara ändamålsenliga för att främja de regionala flygplatserna, och utskottet avser därför inte att ta något initiativ i frågan. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2015/16:614 (S), 2015/16:956 (M), 2015/16:2434 (C), 2015/16:2564 (M), 2015/16:3058 (M) yrkande 9, 2015/16:3147 (KD) yrkande 7 och 2015/16:3148 (KD) yrkande 33.

Arlanda flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om Arlanda flygplats. Utskottet framhåller betydelsen av Arlanda som ett nav i Stockholmsregionen och pekar på att denna fråga ingår som en del i det pågående arbetet med att ta fram en svensk luftfartsstrategi. Utskottet anser i detta sammanhang att det pågående arbetet inte bör föregripas.

Jämför reservation 5 (M).

Motionen

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) anför i kommittémotion 2015/16:3058 att i en alltmer globaliserad värld är goda utrikesförbindelser avgörande för Sveriges konkurrenskraft. Därför måste Arlanda som utrikesflygplats utvecklas för att Sverige ska vara det självklara valet i Norden för t.ex. lokalisering av företagens huvudkontor. Motionärerna pekar vidare på att EU-kommissionen genom sitt Scan-Med-korridorarbete pekat ut Arlanda flygplats och Stockholmsregionen som flaskhalsar i det transeuropeiska nätverket och att Stockholms flygplatser inte har tillräcklig kapacitet för att möta prognostiserad trafik 2025. Motionärerna framhåller att Arlanda flygplats är viktig för tillväxt i hela landet och välkomnar bl.a. initiativet om s.k. preclearance till USA som kan komma att öka förutsättningarna för fler direktförbindelser, vilket ytterligare kommer att stärka Arlandas position. Mot denna bakgrund anför motionärerna att Arlandas funktion som Sveriges största flygplats för att säkerställa jobb och tillväxt bör utvecklas och värnas (yrkande 7).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla betydelsen av Arlanda som ett nav i Stockholmsregionen för såväl luftfarten som marktrafiken med goda vägförbindelser, busslinjer, pendeltåg och annan tågtrafik. Flygplatsen har i dag två inrikesterminaler och två utrikesterminaler. Vid Arlanda finns tre rullbanor med en total högsta kapacitet på 84 rörelser i timmen. Under 2014 hade Arlanda ca 22,4 miljoner passagerare, varav ca 17,3 miljoner i utrikestrafik och 5,1 miljoner i inrikestrafik.

Enligt prognoserna kommer det internationella resandet att fortsätta öka kraftigt, och Arlanda spelar därmed en avgörande roll i att ta till vara den potential som finns för både Stockholmsregionen och övriga Sverige.

I den nyligen presenterade rapporten Mer flyg och bostäder redovisar den statliga samordnaren sin mening att det är helt klart att Arlandas kapacitet på sikt måste byggas ut för att klara Arlandas kommande stora ökning av antalet resenärer. Enligt samordnaren handlar det då om att bygga en fjärde rullbana för att öka den maximala kapaciteten. Enligt samordnaren krävs det

även utbyggnader av uppställningsplatser, terminaler, servicefunktioner m.m. samt investeringar i markanslutningar till och från flygplatsen. Att utveckla Arlanda som nav har också varit föremål för diskussioner och inspel i det pågående arbetet med att ta fram en svensk luftfartsstrategi.

Samordnarens rapport är föremål för beredning, och utskottet anser att denna process inte bör föregripas. Utskottet finner därmed inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker motion 2015/16:3058 (M) yrkande 7.

Bromma flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om detta. Övriga motionsförslag avslås. Utskottet understryker betydelsen av Bromma flygplats och att den är viktig för tillgängligheten i både Stockholmsregionen och övriga landet.

Jämför reservationerna 6 (S, MP) och 7 (V).

Tidigare behandling

Den 15 oktober 2014 enades den nya stadshusmajoriteten i Stockholms stad om en ny s.k. plattform för Stockholms stad. Enligt överenskommelsen ska staden verka för att området där Bromma flygplats i dag ligger ställs om till ett stadsutvecklingsområde med bostäder senast 2022 givet att förhandlingarna med den förhandlingsperson som regeringen utsett visar att Bromma flygplats kan avvecklas utan att förutsättningarna för jobb och utveckling i regionen försämrats.

Riksdagen beslutade den 18 december 2014 att rikta ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att det inte bör tillsättas någon förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser (bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). Utskottet framförde att regeringens aviserade intention att utse en statlig förhandlingsperson för att samordna kontakterna med kommuner som kan bygga fler bostäder på citynära flygplatsmark är mycket olämplig och att tillsättandet innebär en politisk signal som i sin tur skulle framkalla en osäkerhet om flygplatsens framtid som skulle kunna påverka framför allt näringslivet negativt men även ha återverkningar på t.ex. människors val av bostads- eller arbetsort.

Regeringen utsåg tidigare samma dag en särskild samordnare för att utreda framtiden för Bromma flygplats. I samordnarens uppdrag har ingått att efter en förväntad hemställan från Stockholms kommun pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. I samordnarens uppdrag har även ingått att i dialog med

Stockholms kommun, andra berörda kommuner, Swedavia, berörda myndigheter, näringslivet och övriga berörda parter i detta syfte pröva möjligheterna att föra över kapacitet från Bromma flygplats till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Om utredningen visar att detta är möjligt, med beaktande av de krav som ställs i detta uppdrag, ska samordnaren också presentera en finansieringslösning för en avveckling av Bromma flygplats och utbyggnad av alternativ flygkapacitet som både staten och Stockholms kommun kan acceptera, samt ta fram en tidsplan för det fortsatta arbetet. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 20 oktober 2016.

I mars 2015 riktade riksdagen åter ett tillkännagivande till regeringen om Bromma flygplats. I tillkännagivandet anges att regeringen tydligt bör ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte ska läggas ned (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144).

Motionerna

Tina Ghasemi (M) pekar i motion 2015/16:716 på att Bromma flygplats framtida existens debatterats flitigt med anledning av att den nuvarande regeringen tidigt aviserade att den inom en snar framtid vill avveckla Bromma flygplats för att bebygga marken. Förslaget är enligt motionären skadligt för Stockholm samtidigt som det ger konsekvenser i hela landet när det gäller andra flygplatsers överlevnad och försämrad flygtillgänglighet i Sverige. Motionären framhåller att en riksdagsmajoritet tydligt har visat sitt stöd för att Bromma flygplats ska vara kvar och att riksdagen vid två tillfällen har lämnat tillkännagivanden till regeringen om att lägga ned utredningen om att avveckla Bromma flygplats. Motionären konstaterar även att ett enigt konstitutionsutskott har prickat regeringen för utnämmandet av en samordnare för nedläggning av Bromma flygplats. Motionären föreslår därför att regeringen ska dra tillbaka beslutet om en samordnare för att avveckla flygplatsen Bromma (yrkande 1). I motionen föreslås vidare att det i enlighet med en riksdagsmajoritet inte ska ingås någon överenskommelse som innebär att Bromma flygplats avvecklas innan nuvarande avtal löper ut (yrkande 2).

Jesper Skalberg Karlsson (M) framför i motion 2015/16:949 att Bromma flygplats är av stor betydelse för hela landet och att en nedläggning av flygplatsen är ett allvarligt hot mot jobb och tillväxt i hela Sverige. Inrikesflyget och Bromma flygplats är enligt motionären ett nav för kommunikationerna med övriga landet, och tillsammans med tågtrafiken är den en viktig komponent i mixen av transportmedel. Motionären konstaterar att frågan om Bromma flygplats berör hela landet och att beslut om en eventuell stängning av Bromma flygplats därför bör fattas av Sveriges riksdag. I stället för en nedläggning av Bromma flygplats behövs enligt motionären fler inrikesflyg vid den citynära flygplatsen och fler utrikes direktlinjer från Arlanda. Motionären anser att det inte är realistiskt att lägga ned Bromma flygplats och flytta all trafik till Arlanda eftersom det framför allt i rusningstid inte finns plats för Brommatrafiken på Arlanda. Motionären föreslår därmed att Bromma

flygplats bevaras (yrkande 1). Vidare framförs att Bromma flygplats är ett riksintresse, och motionären föreslår därför att dess framtid ska behandlas i riksdagen (yrkande 2).

Said Abdu (FP) framhåller i motion 2015/16:1106 att en fungerande infrastruktur är central för tillväxtpöjligheterna på landsbygden och att de stora avstånden mellan landsändarna innebär att flyget är viktigt för att möjliggöra affärer, kundmöten och tillväxt i Sverige. Enligt motionären är Bromma en viktig knutpunkt för näringslivet och den regionala tillväxten. Mot denna bakgrund anför motionären att statens förhandlingsperson bör återkallas och att arbetet med en nedläggning av Bromma flygplats bör avbrytas.

Mikael Cederbratt m.fl. (M) pekar i motion 2015/16:1197 på att Bromma flygplats framtida existens har debatterats flitigt såväl i medier som i riksdagen under mandatperiodens första år. Motionärerna konstaterar att regeringen under hösten 2014 aviserade en tillsättning av en förhandlingsperson för tidigare avveckling av Bromma flygplats och att detta var ett förslag som röstades ned i riksdagen. Motionärerna påminner om att riksdagen skickade ett tillkännagivande till regeringen om att inte tillsätta en förhandlingsperson med uppdrag att utreda avvecklingen av citynära flygplatser, bl.a. Bromma, men att en förhandlingsperson trots detta har tillsatts. Motionärerna anför därför att regeringen bör följa riksdagens tillkännagivande om att inte lägga ned Bromma flygplats (yrkande 1). Vidare anför att regeringen ska återkalla sitt eget beslut om tillsättandet av förhandlingspersonen för Bromma flygplats (yrkande 2).

Sofia Arkelsten m.fl. (M) framhåller i motion 2015/16:1328 att Bromma flygplats är viktig för hela landets tillgänglighet till huvudstaden men också för Stockholmsregionens utveckling. Bromma ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och klassas som ett riksintresse. En stängning av Bromma flygplats skulle enligt motionärerna vara direkt skadlig för jobben. Motionärerna pekar på att kapaciteten vid Arlanda flygplats inte är tillräcklig för att kunna ta emot det ökade antal avgångar som en stängning av Bromma flygplats skulle medföra och att detta bl.a. skulle innebära att tillgängligheten skulle minska för både privatpersoner och företag. Enligt motionärerna finns det brister i Stockholms internationella flygförbindelser, och det är därför avgörande att Arlanda får fortsätta utveckla sin internationella verksamhet samtidigt som Bromma kan fortsätta fungera som en viktig inrikesflygplats. Motionärerna vill därmed att Bromma flygplats ska bevaras och att den pågående utredningen om avveckling läggs ned (yrkande 6). Motionärerna efterfrågar vidare att Bromma flygplats fortsätter att utvecklas (yrkande 7).

Edward Riedl (M) pekar i motion 2015/16:1694 på att riksdagen i december 2014 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att inte tillsätta en förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser. Motionären pekar vidare på att regeringen trots detta valde att tillsätta en förhandlingsperson med uppdrag att undersöka möjligheterna att stänga Bromma flygplats och att regeringen därefter har prickats av ett enigt konstitutionsutskott för tillsättan-

det av förhandlingspersonen. Den beräknade kostnaden för förhandlingspersonen uppgår till ca 4 miljoner kronor, och dessa medel borde enligt motionären i stället ha satsats på något som inte strider mot vad en riksdagsmajoritet anser är önskvärt. Mot denna bakgrund föreslår motionären att riksdagens beslut följs och att det uppdrag som en förhandlingsperson tilldelades den 18 december 2014 att utreda en avveckling av citynära flygplatser, inklusive Bromma flygplats, avslutas.

Erik Bengtzboe (M) framhåller i motion 2015/16:2112 att Bromma flygplats fyller en viktig funktion för att binda ihop Mälardalsregionen med övriga Sverige och därmed är ett viktigt regionalt nav som möjliggör företagande och tillväxt i hela Mälardalsregionen. Bromma flygplats är strategiskt betydelsefull, och enligt motionären skulle en nedläggning hota arbetstillfällena och skada konkurrenskraften i hela regionen. Brommas strategiska läge går inte att ersätta, och det är enligt motionären inte praktiskt möjligt att flytta så mycket trafik till exempelvis Arlanda och Skavsta utan att det skulle hämma kapaciteten. Därför vill motionären att Bromma flygplats verksamhet bevaras.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2015/16:3058 att Bromma flygplats huvudsakliga funktion är att vara ett nav för landets inrikesflyg, vilket avlastar Arlanda som i större utsträckning kan fungera som Sveriges utrikesflygplats. Motionärerna efterfrågar därmed en fortsatt utveckling av Bromma flygplats (yrkande 8).

Penilla Gunther m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2015/16:3147 att frågan om Bromma flygplats framtid är viktig för både Stockholmsregionen och hela landet. De mindre icke-statliga flygplatserna finns i hela landet och är enligt motionärerna oerhört viktiga för kommuner och regioner, men enligt motionärerna har de inte möjlighet till samma höga omsättning som de statliga flygplatserna och därmed svårare att gå med vinst. Detta innebär att de redan hårt pressade flygbolagen ser mer lönsamhet på linjer mellan storstäder eller från s.k. navflygplatser som Arlanda eller Bromma medan de icke-statliga flygplatserna har svårt att skapa egna konkurrensfördelar. Enligt motionärerna riskerar detta att medföra att stora delar av Sverige går miste om den tillväxt som kommer genom ökad turism och arbetspendlande. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna en fortsatt utveckling av Bromma som nav för de regionala flyglinjerna (yrkande 6).

Robert Halef m.fl. (KD) framför i kommittémotion 2015/16:3148 att den diskussion som funnits efter det senaste valet om Bromma flygplats vara eller inte vara har skapat oro ute i näringslivet, och därmed i kommunerna som är rädda för att tappa kompetens och arbetstillfällen på orten. Att ha tillgång till en flygplats inom rimligt avstånd kan enligt motionärerna avgöra placeringen av ett bolags verksamhet. Särskilt om det är utländska ägare kan frågan om en god infrastruktur vara helt avgörande för både person- och fraktransporter. Frågan om Bromma är enligt motionärerna således inte en fråga endast för Stockholmsregionen utan för hela landet. Därför anför motionärerna att Bromma ska fortsätta utvecklas som nav för de regionala flyglinjerna (yrkande 32).

Utskottets ställningstagande

I en alltmer globaliserad värld är goda flygförbindelser, såväl inrikes som utrikes, avgörande för Sveriges konkurrenskraft och möjligheterna att säkerställa jobb och tillväxt. Dessvärre har Stockholms flygplatser inte tillräcklig kapacitet för att möta prognostiserad trafik 2025, och EU-kommissionen har genom sitt Scan-Med-korridorarbete pekat på att Arlanda flygplats och Stockholmsregionen är flaskhalsar i det transeuropeiska nätverket. Utskottet menar att detta inte kan anses tillfredsställande och vill därför framhålla att Bromma flygplats och dess huvudsakliga funktion som ett nav för landets inrikesflyg kan avlasta Arlanda som därmed i större utsträckning kan fungera som Sveriges utrikesflygplats. I detta sammanhang vill utskottet understryka behovet av att fortsätta utveckla Bromma flygplats.

Utskottet konstaterar att den nuvarande regeringens inriktning när det gäller Bromma flygplats inte har varit att värna och utveckla verksamheten vid flygplatsen utan att agendan i stället har varit den motsatta, tvärtom vad en majoritet i riksdagen anser. Detta framgår med tydlighet av att regeringen den 18 december 2014 utsåg en särskild samordnare för att utreda framtiden för Bromma flygplats, samma dag som riksdagen beslutade om ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att det inte bör tillsättas någon förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser (bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). Utskottet framhöll att regeringens aviserade intention att utse en statlig förhandlingsperson för att samordna kontakterna med kommuner som kan bygga fler bostäder på citynära flygplatsmark är mycket olämplig och att tillsättandet innebär en politisk signal som i sin tur skulle framkalla en osäkerhet om flygplatsens framtid som skulle kunna påverka framför allt näringslivet negativt men även ha återverkningar på t.ex. människors val av bostads- eller arbetsort. I mars 2015 riktade riksdagen åter ett tillkännagivande till regeringen om Bromma flygplats med innebörden att regeringen tydligt bör ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte ska läggas ned (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144).

Med anledning av att en majoritet i riksdagen vid två tillfällen har tagit tydlig ställning för att flygverksamheten vid Bromma flygplats ska kunna fortsätta anser utskottet att det ändå är positivt att regeringen vid sitt sammanträde den 18 december 2015 slutligen beslutade om att ändra det tidigare beslutet om uppdrag till en statlig samordnare för Bromma flygplats (dnr N2015/09059/PUB). Genom beslutet förkortades utredningstiden till den 31 mars 2016, och uppdraget begränsades till att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholm medan övriga delar av uppdraget upphörde (S2014/08973/PBB).

Med utgångspunkt från vad den statliga samordnaren redovisar i den rapport som offentliggjordes den 11 april 2016 kan utskottet konstatera att det delar åsikten att flyget spelar en avgörande roll för längre resor i Sverige och för internationella resor och att frågorna om tillgänglighet därför är viktiga. Utskottet delar även åsikten att detta är viktigt för Stockholmsregionen som är ett tillväxtnav i Sverige där många viktiga företag finns representerade och där

många medborgare bor och arbetar. I rapporten anger den statliga samordnaren att han efter att regeringen i december 2015 ändrade uppdraget därefter har utgått från att det nuvarande arrendeavtalet om flygplatsen ska gälla till 2038. I rapporten redovisar samordnaren vidare att det är viktigt med utveckling av kapaciteten och effektiviteten vid Arlanda och att det är nödvändigt med en utbyggnad av Arlanda för att stärka flygplatsens konkurrenskraft och roll som ett nationellt viktigt transportnav. Samordnarens uppfattning är vidare att Bromma flygplats inte har någon framtid när Arlanda klarar Stockholmsregionens hela behov av flygkapacitet. Samordnaren menar att när det finns ledig kapacitet på Arlanda också i högtrafik kommer en långsiktig planerad överflyttning av flygtrafiken från Bromma till Arlanda inte att påverka tillgängligheten negativt.

Utskottets sammanfattande ställningstagande

Utskottet anser att det är positivt att uppdraget till den statliga samordnaren av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet avslutades i förtid och att de ursprungliga direktiven till samordnaren ändrades. För att understryka betydelsen av Bromma flygplats och att den är viktig för tillgängligheten i både Stockholmsregionen och övriga landet bör riksdagen rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats. Utskottet anser att Bromma flygplats ska fortsätta utvecklas som nav för de regionala flyglinjerna. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2015/16:1328 (M) yrkande 7, 2015/16:3058 (M) yrkande 8, 2015/16:3147 (KD) yrkande 6 och 2015/16:3148 (KD) yrkande 32 samt tillstyrker delvis 2015/16:949 (M) yrkande 1, 2015/16:1328 (M) yrkande 6 och 2015/16:2112 (M). Mot bakgrund av bl.a. att den statliga samordnarens uppdrag ändrades och att utredningstiden kortades samt vad som i övrigt anförts kan det som efterfrågas i övriga motioner anses vara helt eller delvis tillgodosett. Därför avstyrker utskottet motionerna 2015/16:716 yrkandena 1 och 2, 2015/16:949 (M) yrkande 2, 2015/16:1106 (FP), 2015/16:1197 (M) yrkandena 1 och 2 och 2015/16:1694 (M).

Flygtrafikledningstjänsten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om flygtrafikledningstjänsten. Utskottet anser att det betydelsefulla arbete som regeringen och myndigheterna gör för att driva och skynda på övriga EU-länder i frågan visar att frågan om det gemensamma europeiska luftrummet (Single European Sky, SES) har hög prioritet. När det gäller frågan om att åter öppna marknaden för flygtrafikledningstjänster konstaterar utskottet att det inte har ändrat uppfattning om de motiv som uttalades inför den lagändring om flygtrafikledningstjänsten som trädde i kraft i augusti 2014.

Jämför reservation 8 (M, C, L, KD).

Bakgrund

Definition

Flygtrafikfiktjänst är ett samlingsbegrepp som bl.a. omfattar flygtrafiklednings-tjänst, kommunikations-, navigerings- och övervakningstjänst samt informationstjänst för luftfarten. Begreppet flygtrafikledningstjänst omfattar flyg-kontrolltjänst och flyginformationstjänst.

Riksdagens tidigare behandling

I samband med att luftfartslagen (2010:500) trädde i kraft den 1 september 2010 öppnades en möjlighet för den som driver en flygplats att själv ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen eller att ge någon annan än Luftfartsverket i uppdrag att ombesörja denna tjänst.

Riksdagen riktade våren 2012 ett tillkännagivande till regeringen om att eventuella ytterligare steg för att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten inte fick tas förrän beredningsarbetet med den statliga utredningen Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafikfiktjänst (SOU 2012:27) hade avslutats och regeringen återkommit till riksdagen och redovisat vilka åtgärder som behövs för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till Försvarmaktens behov (bet. 2011/12:TU15, rskr. 2011/12:248).

Riksdagen riktade våren 2013 ett nytt tillkännagivande till regeringen om flygtrafikledningstjänsten, där utskottet framhöll att den lokala flygtrafiklednings-tjänsten på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flyg-platser som Försvarmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällda terminalområden även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket (bet. 2012/13:TU18, rskr. 2012/13:259).

Mot bakgrund av riksdagens tillkännagivanden bereddes därefter frågan om en återreglering av delar av flygtrafikledningstjänsten inom Regeringskansliet.

I utkastet till lagrådsremiss (dnr N2014/312/RS) föreslogs att luftfartslagen skulle kompletteras med en bestämmelse om att rätten att ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen inte skulle gälla flygplatser som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. Vidare föreslogs i utkastet till lagrådsremiss att det för övriga flygplatser skulle vara en förutsättning för konkurrensutsättning att Försvarsmakten lämnat sitt medgivande till arrangemanget.

Trafikutskottet beslutade vid sitt sammanträde den 25 mars 2014 att ge trafikutskottets kansli i uppdrag att ta fram förslag till en lagrådsremiss om en återreglering av flygtrafiktjänsten vid flygplatser som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande, för att riksdagen ska kunna ta ett initiativ om detta. Den 3 juni 2014 beslutade riksdagen att anta utskottets förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500). Ändringen innebar att rätten att själv ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats, eller att ge någon annan ett sådant uppdrag, inte ska gälla för flygplatser som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. Utskottet betonade att detta leder till att Försvarsmaktens behov tillförsäkras samtidigt som de regionala flygplatserna behåller sin möjlighet att reglera kostnaderna för flygtrafikledningstjänsten (bet. 2013/14:TU17, rskr. 2013/14:336).

Motionerna

Anders W Jonsson m.fl. (C) framför i partimotion 2015/16:2371 att lapptäcket av olika flygzoner leder till onödigt långa flygningar, medan ett gemensamt europeiskt luftrum skulle kunna tiodubbla kapaciteten i luftrummet. Genom en 10 procent lägre bränsleförbrukning för flygplanen kan utsläppen minska samtidigt som kostnaderna minskar och resenärerna kommer fram fortare. Mot denna bakgrund efterfrågar motionärerna att processen för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum skyndas på (yrkande 31 i denna del).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) pekar i kommittémotion 2015/16:3059 på den nya luftfartslagen som trädde i kraft 2010 och som öppnade möjligheten för den som driver en flygplats att själv ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen eller ge någon annan än Luftfartsverket i uppdrag att ombesörja denna tjänst. Motionärerna konstaterar att den dåvarande oppositionen dock valde att avskaffa denna rätt för luftrummet i anslutning till en flygplats som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. De regionala flygplatser som har upphandlat flygtrafikledning sänkte sina kostnader för flygtrafikledning med upp till 30 procent, men utan att statliga flygplatser får lov att upphandla flygtrafikledningstjänsten är marknaden enligt motionärerna för liten för att kunna tillgodose de kommunala flygplatserna. Motionärerna anser att den dåvarande oppositionens beslut att återförstatliga flygtrafikledningstjänsten för statliga flygplatser är mycket illa genomtänkt, och

motionärerna föreslår därför att marknaden för flygtrafikledningstjänster åter öppnas (yrkande 13).

Motionärerna framför vidare att SES bidrar till ett effektivt användande av luftrummet genom att möjliggöra för flygbolag att frångå landsgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Genom en övergång från dagens 67 flygtrafikkontrollcenter i Europa till 1 kan rakare flygvägar skapas liksom kortare väntetid i luften innan flygen kan landa. Motionärerna pekar på att flygets utsläpp skulle minska med ca 10–12 procent med ett gemensamt luftrum. Motionärerna framhåller därför att det är av yttersta vikt att regeringen prioriterar arbetet med SES (yrkande 14).

Utskottets ställningstagande

Single European Sky

Flygtrafikledningen i Europa är i dag uppdelad i ett antal luftrum. EU har dock beslutat ett särskilt program för ett gemensamt europeiskt luftrum (Single European Sky, SES) i syfte att bl.a. öka effektiviteten i flyglednings- och flygtrafiktjänsten (förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet). Initiativet togs 1999 och ska vara fullt genomfört 2030. Genom optimering av flygledningen ska säkerheten och kapaciteten öka, men det ska även möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter. Kommissionen presenterade 2013 ett utvecklingsförslag (SES II+), men arbetet kan sägas ha avstannat, och något beslut i frågan har därför ännu inte fattats i Europaparlamentet och Ministerrådet.

När det gäller Sveriges roll som pådrivande i arbetet med SES kan utskottet konstatera att detta sker på flera olika sätt. En del i detta är att Luftfartsverket deltar i Single European Sky ATM Research Programme (Sesar) som är ett EU-projekt som ska utveckla tekniska och operativa förutsättningar för det gemensamma europeiska luftrummet. Syftet är att förbättra kapaciteten och säkerheten i systemet. Projektet omfattar totalt en investering om ca 30 miljarder kronor fram till 2025.

När det gäller att Sverige ska prioritera arbetet med SES har utskottet inhämtat information från Näringsdepartementet, som framhåller att Sverige tillsammans med Danmark kan ses som föregångsländer genom ett fullt genomförande av ett funktionellt luftrumsblock (functional airspace block, FAB) som blev ett krav i december 2012 enligt gällande lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet. Som jämförelse kan nämnas att flera av EU:s medlemsstater ännu inte har fungerande luftrumsblock, och få andra stater erbjuder luftrumsanvändarna så integrerade och operationella tjänster som den gemensamma organisationen för undervägstjänster inom Danmark och Sverige. Inom det dansk-svenska gemensamma luftrummet erbjuds fri ruttplanering för att möjliggöra kortast flygväg mellan två orter (free route airspace, FRAS). Enligt Näringsdepartementet samarbetar Sverige och Danmark i en strävan efter ökad effektivitet med grannländerna Estland, Finland,

Lettland och Norge för att kunna erbjuda FRAS inom hela det gemensamma nordisk-baltiska luftrummet som utgörs av de nämnda staterna. Vidare samarbetar svenska Luftfartsverket också med sina motsvarigheter i nämnda stater och Irland och Förenade kungariket för att införa FRAS inom det nu aktuella nordisk-baltiska luftrummet tillsammans med luftrummet över Nordsjön och de brittiska öarna under 2020. Från Näringsdepartementet påtalas även att Sverige också lever upp till kraven i prestationssystemet med den planerade effektivisering av tjänsterna som motsvarar målen på EU-nivå, likväl som en undervägsavgift (en-route) som följer EU-målen. Det förslag till revidering av SES-förordningarna som kommissionen presenterade i juni 2013 skulle innebära ett omfattande ingrepp i medlemsstaternas ansvar med en relativt omfattande överflyttning av ansvar till EU-nivå och krav på kontroll av myndighetsutövning i respektive medlemsstat. Rådets behandling av förslaget har enligt Näringsdepartementet lett till en utformning som är acceptabel för den svenska regeringen (december 2014). Det kan dock i sammanhanget noteras att de vidare förhandlingarna med Europaparlamentet har blockerats av Spanien och Storbritannien som sinsemellan inte har någon uppgörelse om kommande lagstiftnings tillämpning på flygplatsen i Gibraltar.

Marknaden för flygtrafikledningstjänster

I Transportstyrelsens uppdrag ingår att utfärda certifikat, behörigheter och behörighetstillägg som behövs för att kunna utföra flygtrafikledningstjänst. Flygtrafikledningen måste uppfylla EU-krav på bl.a. teknisk och operativ kompetens, kapacitet, flygsäkerhets- och kvalitetsstyrning samt finansiell styrka och försäkringstäckning.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att trafikutskottet så sent som våren 2014 föreslog en ändring i luftfartslagen (2010:500) med innebörden att rätten att själv ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats, eller att ge någon annan ett sådant uppdrag, inte ska gälla för flygplatser som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. Riksdagen antog förslaget, och lagen trädde i kraft den 15 augusti 2014. Ändringen i lagen motiverades bl.a. med att flygtrafikledningstjänsten, som är en mycket viktig myndighetsutövning, huvudsakligen bör utföras av en myndighet och att det är synnerligen angeläget att Försvarsmaktens behov kan tillförsäkras i alla beredskapslägen.

I och med ändringen blev Luftfartsverket ensam leverantör av flygtrafikledningstjänst till bl.a. Swedavias flygplatser. Luftfartsverket tillhandahåller därmed flygtrafikledningstjänst för både civil och militär luftfart och sköter i dag flygtrafikledningstjänsten på 23 flygplatser i Sverige och tre kontrollcentraler i Stockholm, Malmö och Sundsvall där den sistnämnda är kontrollcentral för fjärrstyrd trafikledning. Vid sidan av att Luftfartsverket har monopol på flygtrafikledningstjänsten för undervägstrafiken och flygtrafikledningstjänsten i anslutning till flygplatser som helt eller delvis kontrolleras av staten är även det

privatägda Aviation Capacity Resources AB (ACR) leverantör av flygtrafik-tjänst. ACR bedriver för närvarande flygtrafikledning vid 14 torn i Sverige. Utskottet noterar i sammanhanget att det även är möjligt för flygplatser att bedriva flygtrafiktjänst i egen regi.

Utskottets sammanfattande ställningstagande

Utskottet anser att det arbete som pågår med det gemensamma europeiska luftrummet inom EU (Single European Sky, SES) är ett viktigt initiativ för att luftrummet ska kunna nyttjas på ett mer effektivt sätt. Utskottet anser att det betydelsefulla arbete som regeringen och myndigheterna utför för att driva och skynda på övriga EU-länder i frågan visar att frågan om SES har hög prioritet. När det gäller frågan om att åter öppna marknaden för flygtrafiklednings-tjänster kan utskottet konstatera att det inte har ändrat uppfattning i frågan och fortfarande står bakom de motiv som uttalades inför den lagändring om flygtrafikledningstjänsten som trädde i kraft i augusti 2014. Utskottet finner därmed inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor och avstyrker motionerna 2015/16:2371 (C) yrkande 31 i denna del och 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkandena 13 och 14.

Fjärrstyrd flygtrafikledning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om fler försök med fjärrstyrd flygledning. Utskottet anser att det sker en väl anpassad utveckling inom området och hänvisar också till den avsiktsförklaring som har undertecknats om att utreda förutsättningarna för fjärrstyrd flygtrafikledning vid ytterligare ett antal flygplatser.

Jämför reservation 9 (M).

Motionen

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2015/16:3058 på att det under en längre tid har pågått en utveckling av s.k. fjärrstyrda flygledningstorn (Remote Tower Services, RTS). Motionärerna konstaterar att Sverige är först i världen med denna teknik som innebär fjärrstyrda flygledartorn där flygledarna i stället för att sitta i ett torn vid flygplatsen kan dirigera planen som ska starta och landa på distans via kameror uppsatta vid den aktuella flygplatsen. Detta är enligt motionärerna en viktig teknikutveckling som kan hjälpa många mindre flygplatser i deras lönsamhet eftersom det inte kräver en flygledare på plats. Mot bakgrund av att det är viktigt att detta arbete fortskrider och utvecklas för bl.a. de regionala flygplatsernas skull vill motionärerna att man ska verka för fler försök med fjärrstyrd flygledning (yrkande 10).

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det sedan flera år finns ett väl etablerat samarbete mellan Luftfartsverket och Saab som är inriktat på att ta fram tekniska lösningar för fjärrstyrda flygledningstorn. Remote Tower Services (RTS), dvs. fjärrstyrd flygtrafikledning, innebär att ett flygledartorn manövreras från en annan plats, oavsett avstånd. Utskottet ser positivt på den utveckling som sker kring fjärrstyrd flygtrafikledning eftersom det kan medverka till en kostnadseffektiv flygtrafikledning för i första hand flygplatser med låg trafikintensitet. Om en flygledare på distans kan ombesörja flygtrafikledningen på flera flygplatser innebär detta att kostnaden sjunker, vilket kan bidra till att förbättra de ekonomiska förutsättningarna för bl.a. små flygplatser. Utskottet kan konstatera att Sverige ligger i framkant när det gäller fjärrstyrd flygtrafikledning och att införandet av systemet på flygplatsen i Örnsköldsvik i april 2015 innebar att flygplatsen blev den första i världen som började tillämpa denna teknik. Med anledning av att flygplatserna i Sundsvall och Linköping därefter står på tur för att införa fjärrstyrd flygtrafikledning och att flygtrafikledningen i likhet med Örnsköldsvik kommer att genomföras från en central i Sundsvall anser utskottet att det sker en väl anpassad utveckling inom området. I april 2016 undertecknade Luftfartsverket och Swedavia en avsiktsförklaring om att utreda förutsättningarna för fjärrstyrd flygtrafikledning på flygplatserna i Malmö, Visby, Östersund, Umeå och Kiruna. Utskottet anser därför inte att det finns anledning att vidta några ytterligare åtgärder och avstyrker därmed motion 2015/16:3058 (M) yrkande 10.

Byte av namn på flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om byte av namn på flygplatser. Utskottet anser att det är upp till Swedavia som ägare till de aktuella flygplatserna att besluta i namnfrågorna.

Motionerna

I motionerna 2015/16:516 av Birgitta Ohlsson och Fredrik Malm (båda FP) och 2015/16:2253 av Mikael Oscarsson (KD) anförts att Sverige bör uppmärksamma Raoul Wallenberg genom att uppkalla Arlanda flygplats efter honom. Motionärerna betonar att Raoul Wallenberg räddade livet på tiotusentals judar under andra världskrigets slutskede och att han i dag är en hjälte som är välkänd över hela världen. Enligt motionärerna är det angeläget att göra mer i Sverige för att påminna om de stordåd som Raoul Wallenberg utförde. I sammanhanget konstaterar motionärerna att många länder har hedrat sina mest förtjänstfulla medborgare genom att namnge viktiga flygplatser efter dem. Motionärerna betonar att ett namnbyte skulle vara en global symbol för en av

de största hjältarna i svensk historia. Mot denna bakgrund vill motionärerna att namnet på Arlanda Airport ändras till Raoul Wallenberg Airport.

Robert Hannah (FP) framför i motion 2015/16:662 att Torgny Segerstedt, som levde i Göteborg, bedrev en kamp mot nazismen och att hans livsverk är enastående och förtjänar att minnas. Motionären anser att mer behöver göras för att lyfta fram denna mans inspirerande mod och gärningar i en tid när främlingsfientligheten åter vinner terräng. Enligt motionären skulle ett namnbyte till Torgny Segerstedt-flygplatsen bli en tydlig internationell symbol för en välkomnande stad som står öppen för världen och som kämpar mot alla former av förtryck. Utifrån detta föreslår motionären att Landvetter döps om till Torgny Segerstedts flygplats (Airport).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har återkommande behandlat motionsförslag om byte av namn på våra största flygplatser, och utskottet har då avstyrkt dessa motionsförslag. Utskottet har i sammanhanget pekat på att Swedavia, i egenskap av ägare till flygplatserna, ska göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till verkets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. Utskottet har även pekat på att en flygplats namn ofta är ett starkt varumärke kopplat till destinationen och att ett byte av ett känt och inarbetat varumärke måste vara väl genomtänkt och affärsmässigt. Vidare har påtalats att flygresenärer inte reser till en flygplats utan till en destination.

Utskottet kan konstatera att många människor i världen har en begränsad geografisk kunskap som sträcker sig till att eventuellt känna till världens länder och huvudstäder och andra viktiga städer samt att Sverige och Stockholm ur ett globalt perspektiv ligger i periferin. Namnet på en flygplats bör beskriva var flygplatsen ligger både för människor i andra länder (Stockholm/Göteborg) och för svenskar (Arlanda/Landvetter) och vad det är för verksamhet och funktion, både i Sverige och utomlands (Airport). Utskottet menar att det finns en risk att såväl Stockholm som Göteborg inte är tillräckligt internationellt välkända för att flygplatserna där ska kunna bära ett personnamn och ändå vara välkända som destinationernas flygplatser.

Utskottet vill i detta sammanhang även lyfta fram kostnadsaspekter på namnbyten och peka på att det skulle innebära omfattande kostnader att byta ut namnet i bl.a. datasystem, material och skyltar och att sådana kostnader även skulle drabba utomstående parter som bl.a. lokaltrafiken, SJ och Trafikverket. Utskottet noterar även att det skulle krävas omfattande resurser för att marknadsföra ett nytt namn. Ett namnbyte riskerar därmed enligt utskottet att innebära ökade avgifter och att Swedavia förlorar det kapitalvärde som har byggts upp i varumärkena Arlanda och Landvetter under många år.

Utskottet kan avslutningsvis även konstatera att internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån ortsnamn.

Mot bakgrund av vad som här anförts avstyrker utskottet motionerna 2015/16:516 (FP), 2015/16:662 (FP) och 2015/16:2253 (KD).

Avgiftsuttag för säkerhetsvakter på behörighetsområden på flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om avgiftsuttag för säkerhetsvakter på flygplatsernas behörighetsområden. Utskottet anser att det utjämningsystem som finns för att små flygplatser inte ska belastas med hela den kostnad som uppstår för säkerhetskontrollen är mycket viktigt för att även små flygplatser ska kunna upprätthålla nödvändig säkerhet utan att behöva betala den overheadkostnad som det innebär att vara en liten flygplats med ganska få passagerare.

Jämför reservation 10 (M).

Bakgrund

I lagen om luftfartsskydd (2004:1100) finns regler om avgifter för säkerhetskontroller. I 11 § anges att flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage ska täckas av en avgift. Denna avgift ska tas ut i ett avgiftsutjämningsystem som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med 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. Avgiften ska tas ut för varje avresande passagerare och ska vara lika för alla flygplatser i landet som ingår i avgiftsutjämningsystemet. Avgiften ska tas ut av de flygföretag som transporterar passagerarna. Av 12 § framgår att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den avgift som ska tas ut. Vidare framgår av 13 § att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgiftens storlek och om hur influtna avgifter ska fördelas för att täcka skäligena kostnader för luftfartsskydd.

Motionen

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2015/16:3058 på att det som ett led i arbetet för att förbättra lönsamheten för de regionala flygplatserna bör ske en ändring av vissa tekniska avgiftsuttag så att flygplatser kan söka medel för s.k. säkerhetsvakter på plattan. I Sverige finns ett utjämningsystem för att skydda mindre flygplatser från att drabbas hårt ekonomiskt av kostnader kopplade till säkerheten. Utjämningsystemet fungerar så att samtliga passagerare betalar en fast summa på sin biljett som flygbolagen sedan betalar in till

Transportstyrelsen. Flygplatserna ansöker i sin tur om medel hos Transportstyrelsen som ska täcka kostnaderna för säkerheten. Jämförelsevis kostar den inre säkerheten på Arlanda flygplats ca 2 kronor per passagerare, medan kostnaden på en liten flygplats kan vara ca 500 kronor per passagerare. Enligt Transportstyrelsens tolkning har flygplatser inte möjlighet att ansöka om medel från detta utjämningsystem för att täcka kostnader för säkerheten på plattan. Eftersom merkostnaderna för flygsäkerhet har ökat, i synnerhet för att mindre flygplatser i dag behöver ha en säkerhetsvakt som övervakar flygplanen på plattan, innebär detta en betydande kostnadsökning jämfört med tidigare. Motionärerna efterfrågar därför en ändring av vissa tekniska avgiftsuttag så att flygplatser kan söka medel för säkerhetsvakter på plattan (yrkande 11).

Utskottets ställningstagande

Luftfartsskyddet och tillhörande regelverk styrs i hög grad av internationella regler, och som en följd av händelserna i USA i september 2001 tillkom också gemensamma bestämmelser inom EU. Målet för luftfartsskyddet är att skydda passagerare, besättning, markpersonal, allmänhet och egendom från olagliga handlingar. När det gäller luftfartsskydd ansvarar Transportstyrelsen för tillsyn över de verksamhetsutövare som omfattas av det nationella säkerhetsprogrammet. Myndigheten utövar även den registerkontroll som genomförs vid en säkerhetsprövning av en person som exempelvis ska arbeta på en flygplats.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen uppgår kostnaden för säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage vid den flygplats som är billigast till 29 kronor per passagerare och vid den dyraste till 850 kronor. Av lagen om luftfartsskydd framgår det att det är flygplatshavarens skäliga kostnader för säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage som ska täckas av avgiftsutjämningsystemet. Enligt Transportstyrelsen omfattas inte andra aktiviteter för luftfartsskydd, t.ex. tillträdesskydd och övervakning på flygplatsen, och uppkomna kostnader för sådana aktiviteter är därmed inte berättigade till ersättning enligt lagen. Transportstyrelsen konstaterar att när det gäller övervakningspersonal har det från myndighetens sida inte uttalats några krav på att det ska vara en person särskilt avdelad endast för övervakningsuppgiften, och eftersom det inte finns någon ändrad kravbild vad gäller övervakning av behörighetsområdet bör det enligt Transportstyrelsen därmed inte heller uppstå några ökade kostnader som är relaterade till en ändrad kravbild för luftfartsskydd. Utskottet kan avslutningsvis också konstatera att frågan om utjämningsystemet för kostnader för säkerhetspersonal på flygplatser var föremål för en interpellation till infrastrukturministern våren 2015 (ip. 2014/15:553). Utskottet välkomnar det svar som ministern lämnade med anledning av interpellationen om att hon kommer att säkerställa att Transportstyrelsen hanterar dessa frågor på ett sätt som inte försvårar onödigt mycket för de små flygplatserna. Utskottet anser i

likhet med ministern att det utjämningsystem som finns för att små flygplatser inte ska belastas med hela den kostnad som uppstår för säkerhetskontrollen är mycket viktigt för att även små flygplatser ska kunna upprätthålla den säkerhet som krävs för flygplatser i Sverige och EU utan att behöva betala den overheadkostnad som det innebär att vara en liten flygplats med ganska få passagerare.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2015/16:3058 (M) yrkande 11.

Alkoholtester av piloter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om krav på alkoholtester av piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget. Utskottet framhåller vikten av att regeringen även fortsättningsvis är pådrivande i flygsäkerhetsfrågor och att det på såväl nationell som internationell nivå säkerställs att piloter inte är onyktra i samband med flygningar.

Jämför reservation 11 (KD).

Bakgrund

Riksdagens tidigare behandling

Alkoholkontroller inom luftfarten är en fråga som har behandlats av trafikutskottet även tidigare. Riksdagen riktade våren 2005 ett tillkännagivande till regeringen om att lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet. Vid beredningen av ärendet pekade utskottet på det angelägna behovet av att man på ett tillförlitligt sätt kan säkra att flygbesättningen uppfyller de uppställda kraven på nykterhet och drogfrihet (bet. 2004/05:TU10, rskr. 2004/05:244). Tillkännagivandet behandlades därefter i proposition 2009/10:95 Luftfartens lagar, och sedan 2010 har polisen vid gränskontrollen möjlighet att göra stickprovsvisa kontroller av piloter, flygvärdinnor, stewardar, flygledare och flygtekniker. Enligt reglerna som gällde innan 2010 fick polisen endast göra alkoholtester på flygpersonal om det fanns misstanke om eller indikation på att en person var berusad.

Gällande regler

Samtliga medlemmar i besättningen, såväl piloter som kabinbesättningsmedlemmar, är skyldiga att rapportera om de misstänker att någon är onykter. Det gäller även teknisk personal som flygmekaniker, tankpersonal och lastmästare.

Om det finns misstankar om att någon i besättningen är onykter ska en nykterhetskontroll genomföras av polisen.

I enlighet med de internationella reglerna gäller att

- alkohol inte får förtäras under flygning
- alkohol inte får förtäras 8 timmar eller senare före flygning
- under tiden mellan 24 timmar och 8 timmar före flygning ska stor försiktighet i fråga om alkohol iakttas
- piloten 8 timmar före flygning ska kunna köra bil utan att bryta mot svensk trafiklagstiftning (denna punkt är ett svenskt tillägg).

Den tillåtna promillehalten uppgår i dag i Sverige till 0,2. Detta gäller dock inte i alla länder utan kan skilja sig åt något.

Motionen

Robert Halef m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2015/16:3148 på att det har uppdragats ett flertal fall där anställda på flyget ertappats med att vara alkoholpåverkade i tjänsten och att detta är något som kan medföra en stor risk för passagerarnas säkerhet och öka risken för flygplansolyckor. För att säkerställa passagerares trygghet och säkerhet föreslår motionärerna att det införs ett krav på alkoholtester av piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget (yrkande 10).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av att Sverige behåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard. Det är enligt utskottets mening aldrig acceptabelt att piloter dricker alkohol i samband med en flygning.

Alla aktörer som verkar inom luftfarten har ett ansvar att upprätthålla en god flygsäkerhet, och regelverken inom detta område är huvudsakligen internationella. Luftfartssäkerhet är något som både myndigheter och företag arbetar aktivt med, och detta innefattar även frågan om alkoholpåverkad besättning. Utskottet kan konstatera att enligt gällande regler finns det krav på säkerhetsledningssystem, och flygföretagen är därmed skyldiga att ha ett ledningssystem som garanterar en säker verksamhet och därmed en säker luftfart.

Varje år genomförs på svenska flygplatser mer än 350 000 starter och lika många landningar, varav drygt 250 000 i kommersiell luftfart med två piloter i cockpit. Utskottet konstaterar i likhet med regeringen att om det skulle införas obligatoriska alkoholtester av piloter skulle det innebära mer än 1 miljon tester årligen för att kontrollera varje pilot före varje start och efter varje landning. Utskottet delar därmed regeringens uppfattning att det är tveksamt om obligatoriska kontroller av samtliga piloter, genomförda av polis, är det mest effektiva utnyttjandet av samhällets resurser för att förbättra flygsäkerheten ytterligare. Polismyndigheten genomför alkoholutandningsprov på

piloter när det finns underrättelser eller tips samt genom sticksprovskontroller. Enligt uppgifter från gränspolisens genomfördes ca 1 150 sticksprovskontroller av piloter, flygvärdinnor, stewardar, flygledare och flygtekniker på Arlanda under 2015. Stickprovskontroller är något som tillämpas i de flesta länder.

Utskottet noterar i sammanhanget att den europeiska flygsäkerhetsbyrån Easa har tagit fram ett antal rekommendationer för att förstärka flygsäkerheten. Dessa ingår nu i en handlingsplan som Easa tar fram på uppdrag av Europeiska kommissionen och som bl.a. innebär att flygbolag ska utföra ytterligare slumpmässig alkohol- och drogtestning av piloter. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla vikten av att regeringen även fortsättningsvis är pådrivande i flygsäkerhetsfrågor och att det på såväl nationell som internationell nivå säkerställs att piloter inte är onyktra i samband med flygningar. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2015/16:3148 (KD) yrkande 10.

Drönare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om drönare. Utskottet framhåller vikten av en fortsatt utveckling där nya användningsområden för drönare främjas samtidigt som utvecklingen måste följas av ett systematiskt säkerhetsarbete för att motverka ökade olycksrisker och tillbud. Med hänvisning till pågående arbete och insatser inom EU och Sverige finner utskottet för närvarande inte skäl att ta något initiativ.

Jämför reservationerna 12 (M, C, L) och 13 (KD).

Bakgrund

Den vanligaste benämningen på obemannade luftfartyg som kan flyga av sig själva eller fjärrstyras av en förare på en annan plats är i dag drönare. Andra benämningar för obemannade luftfartyg är t.ex. modellflyg, obemannade luftfartyg, obemannade luftfartygssystem och fjärrstyrda luftfartygssystem. Den som flyger en drönare är skyldig att följa de lagar och föreskrifter som gäller för all luftfart. Vilka regler som gäller och om det krävs tillstånd beror främst på vad drönaren ska användas till. I enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:88) om obemannade luftfartyg (UAS) krävs tillstånd vid all flygning utom synhåll. Tillstånd krävs även för den som tjänar pengar på flygningen eller flyger på uppdrag. Enligt gällande regler måste den som vill flyga inom en kontrollzon ansöka om detta hos flygtrafikledningen, dvs. Luftfartsverket eller annan leverantör av flygtrafiktjänst. En flygplats kontrollzon kan i vissa fall sträcka sig flera mil från flygplatsen. På Transportstyrelsens webbplats anges att en drönare som flyger inom kontrollzonen för

en flygplats utsätter flyget för stora risker och att flygtrafiken har fått stängas av flera gånger på Sveriges största flygplatser för att drönare flugits inom kontrollzonen. Det finns också restriktionsområden i Sverige där det är förbjudet att flyga, t.ex. över fångelser, kärnkraftverk och nationalparker.

Motionerna

Anders Hansson (M) pekar i motion 2015/16:766 på att användningen av drönare ökar och att med detta uppkommer behovet av en tydlig lagstiftning och förenklad tillståndsgivning. Motionären pekar vidare på att användandet av drönare kräver tillstånd och att detta tillstånd främst ges av länsstyrelsen, men att tillstånd även kan behöva sökas från bl.a. Transportstyrelsen om operatören av en drönare inte har direkt uppsikt över farkosten, Försvarsmakten om bilder ska publiceras eller spridas samt Luftfartsverket om drönaren används i närheten av flygplatser. Motionären menar att en samordning av såväl regelverk som tillståndsgivande myndighet bör eftersträvas eftersom det annars finns risk att drönare används utan tillstånd till stort men för allmänheten. I motionen efterfrågas följaktligen en samordning av tillståndsgivningen för användandet av s.k. drönare (yrkande 2).

Erik Ottoson (M) anför i motion 2015/16:806 att det är sannolikt att drönarna inom bara några år kommer att bli vanligt förekommande inom såväl areella näringar som logistik och andra områden. Att kunna leverera en s.k. hjärtstartare till en otillgänglig plats innan ambulansen hinner fram eller medicin till en patient med en allvarlig allergisk reaktion kan komma att rädda liv. Möjligheten att leverera post med drönare till avlägsna platser skulle kunna spara både pengar och miljö. Mot denna bakgrund framhåller motionären att samhällsservice kan utföras på nya och effektivare sätt med drönare (yrkande 1). Vidare framhålls att anspråken på svenskt luftrum blir många. Motionären pekar på att man vid flera tillfällen tvingats stoppa trafiken på olika flygplatser på grund av drönare. Detta är enligt motionären något som måste förhindras om det ska vara ordning och reda i luftrummet. Motionären framhåller samtidigt att det är bra att Luftfartsverket och Transportstyrelsen redan har gjort insatser för att informera ytterligare om var man får och inte får flyga med drönare. I motionen framhålls vikten av att skapa ordning och reda i luftrummet (yrkande 2). I motionen anförts vidare att nästa steg måste tas för att se över reglerna som finns på området. Samtidigt som internationella ansträngningar redan görs i den riktningen inom ramen för bl.a. Easa finns det enligt motionären skäl för Sverige att ligga i framkant vad gäller att skapa bra förutsättningar för drönare och annat flyg att samsas i luftrummet. Enligt motionären finns det en risk att internationella förhandlingar drar ut på tiden, vilket inte är bra om man ska skapa ordning i luftrummet samtidigt som Sverige ska ligga i framkant i den tekniska utvecklingen och digitaliseringen. Mot denna bakgrund föreslår motionären att berörda myndigheter ges ett uppdrag så att arbetet med att anpassa regelverket och kontrollzonerna kan komma till stånd redan innan de internationella överenskommelserna finns på

plats (yrkande 3). Motionären anser att ansvariga myndigheter och regeringen bör agera för att så snart som möjligt få bättre fungerande lagstiftning och regelverk på plats så att stoppen på flygplatserna blir färre och drönarna kan fortsätta bli fler utan att utgöra en säkerhetsrisk. Enligt motionären finns det möjlighet att skapa ett modernare regelverk i Sverige ännu snabbare än det är möjligt internationellt och därmed också se till så att Sverige som land blir en av de bästa och säkraste platserna att flyga drönare på. Motionären påtalar behovet av förnyad lagstiftning med syfte att skapa bättre och säkrare förutsättningar för drönartrafik i svenskt luftrum (yrkande 4). Motionären konstaterar vidare att en drönare lätt kan kollidera med en person, någon annans egendom eller en annan flygfarkost och att detta kan medföra omfattande skador. Det är därför viktigt att Sverige ligger i framkant för att främja ett systematiskt säkerhetsarbete vad gäller drönare i luftrummet för såväl privat som kommersiellt bruk. På samma sätt som det finns olika sorters certifikat för att flyga andra flygfartyg bör man enligt motionären se över vilka kompetenskrav som ska finnas för drönare. Motionären konstaterar att det redan nu finns vissa sådana regler som syftar till att främja god säkerhet i luftrummet men att dessa regler dock kommer att behöva ses över. Enligt motionären är vikt, räckvidd, teknisk utformning av farkosten och hastigheter exempel på sådant som bör kunna ligga till grund för ett modernare regelverk. Motionären framhåller mot denna bakgrund behovet av ett fortsatt målmedvetet säkerhetsarbete kring drönartrafik i luftrummet (yrkande 6).

Edward Riedl (M) pekar i motion 2015/16:1692 på att användningen av drönare har ökat kraftigt i Sverige under de senaste åren. Motionären framhåller att drönare har många viktiga användningsområden samtidigt som den ökade användningen även väcker många frågor. Det finns enligt motionären anledning att tro att lagar och regler inte har hunnit utvecklas i samma snabba takt som drönartekniken. För att säkerställa att den tekniska utvecklingen främjas och nyttjas väl samt att centrala säkerhetsaspekter kring användningen beaktas efterfrågar motionären en översyn av lagar och regler kopplade till användningen av drönare.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2015/16:3058 att antalet radiostyrda och autonoma luftfarkoster i det svenska luftrummet ökar samtidigt som tekniken kring drönare fortsätter att utvecklas i rask takt. Detta kan enligt motionärerna innebära utmaningar, vilket noterats vid flera tillfällen vid svenska flygplatser, när reguljär trafik och drönarna ska samsas om utrymmet i luften. Samtidigt är den potentiella nyttan med drönare enligt motionärerna mycket stor eftersom de t.ex. kan användas för att transportera varor och post och erbjuda mobiltäckning. För att säkerställa att samhället inte riskerar att gå miste om de positiva sidor tekniken för med sig samtidigt som andra viktiga aspekter av exempelvis säkerhet beaktas efterfrågar motionärerna en moderniserad lagstiftning för drönare som inte har en negativ påverkan på flygsäkerheten (yrkande 13), samt en översyn av möjligheten att införa en testverksamhet för drönare (yrkande 14).

Robert Halef m.fl. (KD) pekar i kommittémotion 2015/16:3148 på att det har rapporterats ungefär 15 allvarliga incidenter med drönare i skyddade luftrum i Sverige under det senaste året och att trenden visar på fler drönarincidenter jämfört med tidigare år. Motionärerna konstaterar att en kollision mellan en drönare och ett flygplan med största sannolikhet skulle få ödesdigra konsekvenser och riskera många människors liv. De rapporterade incidenterna har enligt motionärerna även orsakat kostsamma utgifter när flygplatser tvingats stänga och flyg ställts in. För att motverka denna allvarliga utveckling och förhindra potentiella trafiksäkerhetsrisker i luftrummet föreslår motionärerna att Transportstyrelsen ges i uppdrag att se över och föreslå skärpta regler vid användning av drönare för att säkra flygsäkerheten (yrkande 13). I motionen föreslås vidare att den som styr drönaren ska straffbeläggas med böter när trafiksäkerheten hotas (yrkande 14).

Utskottets ställningstagande

Pågående internationellt arbete kring drönare

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det saknas gemensamma regler om drönare inom EU och att länderna i stället har olika nationella regler. Inom EU har dock ett arbete inletts för att ändra på detta och öka säkerheten inom området.

I en rapport från kommissionen om genomförandet och utvecklingen av det gemensamma europeiska luftrummet under perioden 2012–2014 som publicerades i december 2015 (KOM(2015) 663 slutlig) konstateras att fjärrstyrda luftfartygssystem (remotely piloted aircraft system, RPAS) är ett nytt fenomen inom flygledningstjänsten. Vidare anges att efter ett samråd om framtiden för RPAS som kommissionen genomförde mellan 2011 och 2012 föreslog ERSG (European RPAS Steering Group) en färdplan för säker integrering av civila RPAS i det europeiska luftfartssystemet. Enligt kommissionen är det meningen att färdplanen ska börja införlivas i systemet senast 2016. I ett senare kommissionsinitiativ har olika åtgärder fastställts, bl.a. möjligheten att anta ett europeiskt regelverk som omfattar alla relevanta områden för att göra driften av RPAS säker och trygg.

På uppdrag av EU-kommissionen öppnade den europeiska luftfarts-säkerhetsmyndigheten Easa under 2015 ett samråd kring ett förslag som syftar till gemensamma EU-regler för alla obemannade luftfarkoster (drönare) för alla viktclasser oavsett om de används för kommersiellt eller privat bruk. Näringsdepartementet lämnade den 25 september 2015 ett svar på samrådet, och Easa har därefter sammanställt svaren och lämnat ett underlag till EU-kommissionen, som i december presenterade ett s.k. luftfartspaket.

I kommissionens meddelande En luftfartsstrategi för Europa (KOM(2015) 598 slutlig) som presenterades den 7 december 2015 pekar kommissionen på att drönare är en teknik som redan åstadkommer radikala förändringar genom att skapa möjligheter för nya tjänster och tillämpningar, liksom nya utmaningar. Kommissionen anser att drönare är en fantastisk möjlighet för

luftfartygstillverkningsindustrin, särskilt för små och medelstora företag, och för de många företag inom och utanför luftfartssektorn som kommer att kunna integrera drönare i sin verksamhet och öka sin effektivitet och konkurrenskraft. Samtidigt konstateras att dagens regler för luftfartssäkerheten inte är anpassade till drönare, och kommissionen bedömer därför att de många olika typer av drönare som används under mycket olika driftsförhållanden innebär att en riskbaserad ram måste införas snabbt för att garantera att drönare används på ett säkert sätt i det civila luftrummet och skapa rättssäkerhet för branschen. I detta sammanhang kommer frågor som rör integritet och skydd av personuppgifter, säkerhet, ansvar, försäkringar och miljö också att beaktas. Enligt kommissionen inrättas ramen på EU-nivå för att säkerställa ett säkert samspel med befintliga användare av luftrummet som omfattas av EU-regler och för att skapa en stor inre marknad, som är av särskild betydelse för små och medelstora företag och nystartade företag. Av säkerhetsskäl måste alla drönare omfattas, även små sådana, och bestämmelserna måste enligt kommissionen samtidigt stå i proportion till risken så att man säkerställer att ny utveckling inte hindras av onödigt betungande och kostsamma regler och förfaranden. Kommissionen kommer också att försöka förlita sig på branschnormer så långt som möjligt. Kommissionen föreslår därmed att en grundläggande rättslig ram för en säker utveckling av drönaranvändningen i EU ska ingå som en del av den nya grundförordningen om luftfartssäkerhet som ersätter förordning (EG) nr 216/2008. Kommissionen kommer att ge Easa i uppdrag att utarbeta mer detaljerade regler som kommer att möjliggöra drönaranvändning och utveckling av branschnormer. Utskottet noterar i sammanhanget att förhandlingar om det nya drönarregelverket har påbörjats under 2016.

Det pågår även ett arbete kring drönare inom den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) som har en panel för drönare i form av arbetsgruppen Remotely Piloted Aircraft Systems Panel (RPASP). Sverige medverkar i arbetsgruppen genom Transportstyrelsen. RPASP jobbar med att anpassa Chicagokonventionens bilaga och övriga dokument från ICAO för att möjliggöra internationell obemannad luftfart. De första årens arbete i RPASP resulterade i en manual för introduktion av RPAS i det nuvarande luftfartssystemet (internationell flygning enligt instrumentflygregler). RPASP diskuterar bl.a. möjligheterna och svårigheterna med att introducera obemannad luftfart i det befintliga luftsystemet. Enligt uppgift från Näringsdepartementet väntas drönare vara en av de frågor som tas upp i ICAO:s generalförsamling under hösten 2016. Utskottet noterar i detta sammanhang även att Sverige kommer att arrangera ett ICAO-symposium i Stockholm i maj 2016 på temat drönare och fjärrstyrd flygtrafikledning där bl.a. den svenska infrastrukturministern kommer att medverka.

Utvecklingsarbete kring drönare i Sverige

Luftfartslagen är tillämplig på alla slags luftfartyg inklusive drönare, och Sverige har sedan 2009 även föreskrifter som reglerar bl.a. konstruktion av och verksamhet med obemannade luftfartyg under 150 kilo. Det finns ett regelverk samt områden i svenskt luftrum som är lämpliga för testverksamhet. Det är enligt nuvarande regler däremot inte möjligt att utnyttja luftrum över tättbebyggda områden för testverksamhet eller att testa verksamhet som är kommersiell. När det gäller överträdelser som hotar trafiksäkerheten och påföljder för detta finns det regler om olovlig luftfart samt straff för sådana överträdelser enligt luftfartslagen.

Det krävs i dag tillstånd från Transportstyrelsen för all flygverksamhet som inte är för rent privata syften och hobbyflyg, som modellflyg, vilket innebär att tillståndskrav även finns om man ska flyga inom synhåll. Enligt uppgift från Transportstyrelsen pågår det för närvarande ett projekt med att se över ansökningsprocessen och möjligheten att under 2016 införa någon form av e-ansökan. När det gäller frågan om samordning av tillståndsgivningen för användningen av drönare noterar utskottet att det finns information på Transportstyrelsens webbplats om vilka andra tillstånd som kan behöva sökas från andra myndigheter.

När det gäller utvecklingen och användningen av drönare pekar Trafikanalys i den rapport som myndigheten presenterade i mars 2016 inför framtagandet av en flygstrategi bl.a. på att kapaciteten kring flygplatser kan påverkas av drönare (rapport 2016:4). Trafikanalys konstaterar att antalet drönare förväntas öka starkt i framtiden och att detta innebär att det finns ett behov av att se över deras reglering så att de inte inverkar menligt på luftfartens utveckling.

Utskottet vill i detta sammanhang understryka att det är betydelsefullt att främja den tekniska utvecklingen och användningen av obemannade luftfartyg (drönare) men att det samtidigt inte får innebära att luftfartssäkerheten påverkas på ett negativt sätt. Utskottet ser därför positivt på att Transportstyrelsen under 2015 tog fram en intern strategi för arbetet med obemannade luftfarkoster i syfte att samlar resurser och åstadkomma en helhetssyn för att kunna tillhandahålla en effektiv och rättvis behandling av dessa så att de kan integreras på ett säkert och ordnat sätt inom luftfarten. Det är enligt utskottets uppfattning vidare positivt att Transportstyrelsen har inlett ett arbete med att ta fram en ny föreskrift som komplement till föreskrifterna om trafikregler och om flygtrafikledningstjänst i närheten av flygplatser. Syftet med arbetet är

- att möjliggöra användning av drönare på låg höjd (<50 meter) inom en flygplats kontrollzon eller trafikinformationszon utan kontakt med flygtrafikledningen om avståndet till flygplatsen är tillräckligt säkert
- en minskning av kravet på separation mellan vanliga luftfartyg och en tillfällig sektor med drönarverksamhet i en kontrollzon.

Enligt Transportstyrelsen planerar myndigheten att skicka ut en extern remiss under våren, och avsikten är att den nya föreskriften ska börja gälla till sommaren 2016.

Dagens RPAS-föreskrift innehåller krav på kompetens för de större drönarna eftersom de förväntas kunna orsaka större skada. Enligt vad utskottet har fått veta av Transportstyrelsen anser myndigheten att den nuvarande föreskriften om obemannade luftfartyg (TSFS 2009:88) inte är ett så pass stort hinder för teknikutveckling att det finns skäl att revidera den innan Easa-reglerna träder i kraft.

När det gäller möjligheten att utföra viss samhällsservice med hjälp av drönare har utskottet fått information från Transportstyrelsen om att myndigheten redan i dag har ett regelverk som möjliggör flygning med drönare bortom synhåll, men att det ännu inte finns någon sökande som har klarat de krav som ställs. Transportstyrelsen kommer under våren 2016 att genomföra dialoger med luftfartsbranschen för att se om det finns möjlighet att underlätta utveckling av olika typer av samhällstjänster med drönare. När det gäller obemannade luftfartyg som är certifierade för att kunna flygas och kontrolleras utom synhåll för piloten gäller i princip samma villkor som för annan luftfart, och enligt Transportstyrelsen har myndigheten ännu inte gett något sådant tillstånd. Transportstyrelsen menar att detta främst hör samman med att det ännu inte finns något godkänt system för att upptäcka annan luftfart (detect and avoid) och att luftfartygssystemet ska ha någon form av certifiering för att undvika kollision med tredje män på marken. Enligt Transportstyrelsen har dock myndigheten utfärdat särskilda tillstånd för flygning utom synhåll, men då med specifika begränsningar och villkor.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att infrastrukturministern den 1 mars 2016 svarade på en interpellation om drönarnas inverkan på flygsäkerheten och vilka åtgärder ministern avser att vidta för att förhindra att det inträffar en flygolycka som orsakas av en drönare (ip. 2015/16:369). Infrastrukturministern betonade vikten av att användare av drönare känner till och följer de regelverk som finns och att Transportstyrelsen på olika sätt sprider information om vad som gäller och för dialog bl.a. med operatörsföreningen UAS Sweden. Ministern konstaterade samtidigt att den tekniska utvecklingen tillsammans med den ökade användningen av drönare och de incidenter som inträffat i närheten av flygplatser gör att det finns anledning att se över regelverken. Ministern meddelade att regeringen därför ser positivt på att ett EU-gemensamt regelverk för drönare tas fram, och att det är angeläget att ett sådant kommer på plats inom den närmaste tiden. Utskottet delar denna uppfattning och välkomnar därför uppgifterna från Transportstyrelsen om att myndigheten överväger om och hur deras nuvarande föreskrifter för drönare behöver moderniseras och anpassas till framtida EU-regler och att det som en del i detta pågår en dialog med leverantörer av flygtrafiktjänster i Sverige, bl.a. Luftfartsverket, om flygning med drönare i kontrollzoner.

Utskottet kan även konstatera att utvecklingen kring drönare går snabbt och att den ökade försäljningen medfört att många av dem som använder drönare

saknar eller endast har begränsad kunskap om vilka regler som gäller för hur de får användas. Utskottet välkomnar därför de informationsinsatser som Transportstyrelsen gör till allmänheten genom bl.a. brev till tillståndshavare, inlägg på Facebook, informationsblad och pressmeddelanden om bl.a. var man får och inte får flyga med drönare. Utskottet förutsätter i detta sammanhang att dessa insatser kommer att fortgå samt att Transportstyrelsen kommer att göra ytterligare informationsinsatser i samband med nya regleringar inom området.

Utvecklad användning av drönare

Utskottet vill framhålla att den utveckling som sker kring drönare är viktig och att den erbjuder stor potential för framtida nya användningsområden inom olika samhällstjänster. Utskottet vill därför även understryka betydelsen av fortsatt forskning och utveckling inom området.

Enligt uppgifter som utskottet har fått från Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI) pågår det mycket forskning om drönare, och det finns ett stort tekniskt kunnande i Sverige om drönartekniken i sig, t.ex. när det gäller automation, autonomi och flygteknik. Som exempel kan nämnas att det pågår forskning om drönare vid Linköpings universitet (LiU), Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) och Lunds universitet (LU). Wallenbergstiftelsen har ett stort projekt om automation där flera lärosäten har finansiering, bl.a. LiU, LU och Kungliga Tekniska högskolan (KTH). Enligt FOI finns mycket att göra när det gäller frågan om hur drönarna ska fungera i lufrummet och hur drönarna ska behandlas inom ramen för befintliga regelverk. Det saknas bl.a. forskning om hur drönarna i praktiken ska samsas med andra farkoster. Enligt FOI försöker de i sina pågående projekt ta ett bredare grepp om användarfrågor, där bl.a. tekniska aspekter och frågor om interaktionen mellan människa och maskin diskuteras.

När det gäller att öka användningsområdena för drönare noterar utskottet även att Centrum för Hjärtstoppforskning tillsammans med Karolinska Institutet, Stockholms läns landsting, Sjöräddningssällskapet och KTH har initierat ett projekt där hjärtstartare har skickats med drönare till fingerade hjärtstopp i Stockholms skärgård för att pröva tekniken. Utskottet har även noterat att Sjöräddningssällskapet har initierat ett arbete med inriktning på att använda drönare för att underlätta sjöräddning. Vidare kan nämnas att Sverige också medverkar i gemensamma EU-projekt om drönare, bl.a. Mid Air Collision Avoidance System (Midcas).

Utskottet kan avslutningsvis konstatera att det även finns exempel på myndigheter som arbetar med att utveckla de möjligheter som finns för olika användningsområden för drönare och integrerar arbetet i den egna verksamheten. Här kan nämnas att Polismyndigheten och Kustbevakningen har genomfört en upphandling av drönare som ska användas i den operativa verksamheten. Inom Polismyndigheten har ett arbete inletts med att utbilda ett

antal poliser i hur tekniken kan användas. Det kan även nämnas att Räddningstjänsten i Motala och Västervik använder drönare i sitt arbete.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla vikten av en fortsatt utveckling där nya användningsområden för drönare främjas, samtidigt som denna utveckling måste följas av ett systematiskt säkerhetsarbete för att motverka ökade olycksrisker och tillbud. Utskottet anser att den nuvarande situationen med olika nationella regler inom EU inte är tillfredsställande och vill därför understryka betydelsen av att Regeringskansliet och berörda myndigheter fortsätter att driva ett aktivt arbete kring drönare, inte minst i det pågående framtagandet av ett nytt europeiskt flygsäkerhetsregelverk. Utskottet framhåller att det är angeläget att ett EU-gemensamt regelverk för drönare tas fram och kommer på plats så snart som möjligt. Mot bakgrund av vad som anförts ovan om pågående arbete och insatser inom EU och Sverige finner utskottet för närvarande inte skäl att ta något initiativ med anledning av de motioner som behandlas här. Därmed avstyrks motionerna 2015/16:766 (M) yrkande 2, 2015/16:806 (M) yrkandena 1–4 och 6, 2015/16:1692 (M), 2015/16:3058 (M) yrkandena 13 och 14 och 2015/16:3148 (KD) yrkandena 13 och 14.

Reservationer

1. En strategi för luftfarten, punkt 1 (M, C, L, KD)

av Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Christina Örnebjär (L), Robert Halef (KD), Erik Ottoson (M) och Jörgen Andersson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 12, bifaller delvis motion

2015/16:1697 av Edward Riedl (M) och avslår motion

2015/16:1524 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att flyget är av stor vikt för att dels binda samman Sverige, dels göra Sverige lättillgängligt för övriga världen. Genom att erbjuda svenskt flyg goda villkor och förutsättningar får flygbolagen förutsättningar att kunna investera i framtidens teknik, vilket i sin tur kan minska miljöpåverkan och bidra till ett hållbart resande.

Vi vill i sammanhanget påminna om det arbete som den dåvarande alliansregeringen initierade med att ta fram en flygstrategi. Syftet var att ta fram en sammanhållen och långsiktig strategi för framtiden för såväl inrikes- som utrikesflyget och att därmed stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Vi anser även att den flygstrategi som den nuvarande regeringen aviserar bör fortsätta under dessa former. Dessvärre är det tydligt att det förslag som regeringen hittills har presenterat när det gäller flyget inte har som syfte att stärka flygets konkurrenskraft. Den inriktning som regeringen har haft med en nedläggning av Bromma flygplats och att regeringen inte har uttalat en tydlig ståndpunkt för hur man ser på den fortsatta utvecklingen anser vi vara mycket oroande. Vi vänder oss även kraftigt mot regeringens uttalade vilja att införa en flygskatt. Sammantaget kan vi konstatera att regeringens inriktning och åtgärder i flera delar motverkar en positiv utveckling för flyget. Vi anser att detta inte är acceptabelt och anser

därför att det snarast bör införas en nationell flygstrategi för att säkerställa flygets konkurrenskraft.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

2. En strategi för luftfarten, punkt 1 – motiveringen (V)

av Emma Wallrup (V).

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla betydelsen av att Sverige har en nationell luftfartsstrategi som utgår från klimatmålen. Jag vill därför se att regeringen tar fram en luftfartsstrategi som har klimatfrågan i fokus.

Jag vill framhålla att goda luftfartsförbindelser och en väl fungerande flygbransch i Sverige utöver möjligheten att resa och förflytta sig även har stor betydelse för såväl jobb som tillväxt i landet. Det är dock enligt min mening viktigt att successivt minska flyget och föra över så många resor som möjligt till andra transportmedel.

Jag noterar i detta sammanhang att Transportstyrelsen våren 2013 presenterade en utredning om förutsättningarna för lufttrafikföretag i Sverige (TSL 2014-5806). Utredningen omfattade den del av marknaden som berör kommersiella lufttransporter av passagerare och hade som syfte att undersöka förutsättningarna för svenska flygföretag på såväl inrikes- som utrikesmarknaden och identifiera eventuella strukturella eller marknadsmässiga problem som kan förklara nedgången av andelen av den svenska luftfarten som utförs av svenska flygföretag. I rapporten redovisades bl.a. att inrikesflygmarknaden präglas av hög konkurrens om ett relativt statiskt antal resenärer, medan det fortfarande finns utrymme för att vinna nya kunder på utrikesmarknaden.

Alliansregeringen initierade efter sommaren 2014 ett arbete för att ta fram en strategi för att stärka flygets konkurrenskraft. Den nuvarande regeringen påbörjade därefter under 2015 ett arbete med att ta fram en svensk flygstrategi som behandlar flygets roll i transportsystemet. Utgångspunkterna för arbetet är de transportpolitiska målen och regeringens mål om EU:s lägsta arbetslöshet 2020. Strategin ska främja ett bättre utnyttjande av befintliga resurser samt en bättre samordning mellan olika sektorsområden för att nå gemensamma mål. Strategin ska tas fram i dialog med berörda aktörer, och avsikten är att regeringen ska fatta beslut om strategin under hösten 2016.

Jag anser att det är viktigt att den kommande luftfartsstrategin är inriktad på att beakta aspekter såväl om att stärka konkurrensförutsättningarna inom flyget som om att luftfarten ska utvecklas på ett sätt som främjar en hållbar luftfart med minskad miljöpåverkan och som bidrar till kampen mot klimatförändringarna. Med utgångspunkt från att utformningen av strategin ska beakta både konkurrenskraft och hållbarhet anser jag att det är positivt att regeringen valt ett arbetssätt där olika aktörer bjuds in att medverka med olika

synpunkter och erfarenheter. Som en del i detta bjöd infrastrukturministern i oktober 2015 in bransch- och myndighetsföreträdare till ett dialogmöte. Vid mötet diskuterades utmaningar och möjligheter kopplade till sociala villkor, en utveckling av Arlanda som nav, miljö, energi och klimat, forskning, utveckling och innovationer, främjande av svensk teknik och svenska lösningar, regelverk och flygsäkerhet, tillgänglighet samt konkurrenskraft och sysselsättning. Infrastrukturministern bjöd därefter i februari 2016 åter in företrädare från olika delar av flygbranschen samt myndigheter till ett andra möte i arbetet med att ta fram en svensk flygstrategi. Vid mötet beskrev ministern hur regeringen arbetar med flygrelaterade frågor och vilka beslut regeringen har fattat sedan det första mötet om flygstrategin i oktober 2015 m.m. Infrastrukturministern underströk både flygets betydelse för tillgänglighet och att flyget har en klimatpåverkan som måste hanteras för att flyget ska vara långsiktigt hållbart.

Jag noterar också att en av regeringens prioriteringar för EU-arbetet 2015 var att verka för att EU-kommissionens paket för luftfart innehåller förslag som motverkar försämrade arbetsvillkor och en snedvriden konkurrensituation inom den civila luftfarten. Frågorna kom också med i kommissionens meddelande om en europeisk luftfartsstrategi som presenterades i slutet av 2015. Jag välkomnar den tydliga hållning som regeringen har uttalat i frågan om de sociala villkoren inom luftfarten.

3. Regionala flygplatser, punkt 2 (M, C, L)

av Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Christina Örnebjär (L), Erik Ottoson (M) och Jörgen Andersson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 9 och avslår motionerna

2015/16:614 av Hans Unander m.fl. (S),

2015/16:956 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2015/16:2434 av Eskil Erlandsson och Göran Lindell (båda C),

2015/16:2564 av Finn Bengtsson m.fl. (M),

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 7 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 33.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att de stora avstånden gör att Sverige är helt beroende av ett fungerande flyg och möjligheter för näringslivet att lätt kunna ta sig till Stockholm och ut i världen. En viktig del i den svenska luftfarten är de regionala flygplatserna som binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Vi anser att ett mer systematiskt arbete än det som görs i dag behövs för att värna de regionala flygplatserna. Vi förutsätter därför att regeringen inkorporerar de problem som de regionala flygplatserna upplever i dag i den kommande flygstrategin. Vi vill därmed framhålla vikten av de regionala flygplatserna och att deras fortlevnad säkerställs.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Regionala flygplatser, punkt 2 (KD)

av Robert Halef (KD).

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

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 7 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 33 och

avslår motionerna

2015/16:614 av Hans Unander m.fl. (S),

2015/16:956 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2015/16:2434 av Eskil Erlandsson och Göran Lindell (båda C),

2015/16:2564 av Finn Bengtsson m.fl. (M) och

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 9.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla att de regionala flygplatserna i Sverige har en stor betydelse för att kommunikationerna med Stockholm och andra resmål runt om i Sverige och världen ska fungera. Att kunna delta på ett möte i huvudstaden eller ute i landet över dagen och sedan kunna åka tillbaka är viktigt för de företag och organisationer som har anställda och förtroendevalda som behöver närvara.

Svenska staten har genom Swedavia valt att behålla och bolagisera de stora flygplatserna som har högre omsättning och lönsamhet och därmed gör stora vinster. De mindre icke-statliga flygplatserna finns i hela landet och är mycket

betydelsefulla för kommunerna och regionerna, men de har inte möjlighet till samma höga omsättning och därmed svårare att gå med vinst. Detta innebär att redan hårt pressade flygbolag ser mer lönsamhet på linjer mellan storstäder eller från s.k. navflygplatser som Arlanda eller Bromma, och de icke-statliga flygplatserna får därmed svårt att skapa egna konkurrensfördelar. Jag kan dessvärre konstatera att detta riskerar att få till följd att stora delar av Sverige går miste om tillväxten genom ökad turism och arbetspendlande som flyget bidrar till. En flygplats behöver minst 50 000 resenärer årligen för att gå runt ekonomiskt, och helst ska antalet uppgå till 1 miljon resenärer per år. När antalet resenärer är för litet behöver kommunerna, landstingen och regionerna gå in med pengar. Jag anser att det behöver skapas långsiktigt hållbara lösningar och en mer rättvis konkurrenssituation mellan Swedavias flygplatser och de regionalt ägda. Mot denna bakgrund anser jag att finansieringsformen för icke-statliga flygplatser behöver ses över.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

5. Arlanda flygplats, punkt 3 (M)

av Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Erik Ottoson (M) och Jörgen Andersson (M).

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 tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 7.

Ställningstagande

Goda utrikesförbindelser är avgörande för Sveriges konkurrenskraft i en alltmer globaliserad värld. Vi anser därför att Arlanda som utrikesflygplats måste utvecklas för att Sverige ska vara det självklara valet i Norden för t.ex. lokalisering av företagens huvudkontor. Dessvärre är det tydligt att Arlanda flygplats och Stockholmsregionen utgör en flaskhals i det transeuropeiska nätverket och att det saknas tillräcklig kapacitet för att möta den mängd trafik som prognostiseras för 2025, något som även framgår tydligt av rapporten från den statliga samordnaren av flygkapacitet och bostäder i Stockholm. Eftersom Arlanda flygplats är viktig för tillväxten i hela landet välkomnar vi initiativet om ett införande av s.k. preclearance till USA eftersom detta kan komma att öka förutsättningarna för fler direktförbindelser, vilket ytterligare kommer att stärka Arlandas position. Mot denna bakgrund anser vi att Arlandas funktion

som Sveriges största flygplats för att säkerställa jobb och tillväxt bör utvecklas och värnas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

6. Bromma flygplats, punkt 4 (S, MP)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:716 av Tina Ghasemi (M) yrkandena 1 och 2,

2015/16:949 av Jesper Skalberg Karlsson (M) yrkandena 1 och 2,

2015/16:1106 av Said Abdu (FP),

2015/16:1197 av Mikael Cederbratt m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,

2015/16:1328 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkandena 6 och 7,

2015/16:1694 av Edward Riedl (M),

2015/16:2112 av Erik Bengtzboe (M),

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 6 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 32.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av att det ska finnas välfungerande och hållbara transporter i hela landet. Sverige är ett avlångt och glest befolkat land, vilket ställer särskilda krav på goda och ändamålsenliga transportlösningar. Vi vill samtidigt betona att en annan betydelsefull fråga för en ökad och hållbar tillväxt är att tillgången till bostäder säkras. Den akuta bristen på bostäder och byggbar mark är ett stort problem i storstadsregionerna som måste tas på största allvar. Samtidigt måste behovet av olika typer av goda transportförbindelser, där bl.a. flyget ingår, vägas in.

Med inriktning på den framtida utvecklingen utsåg regeringen i december 2014 en statlig samordnare för flygplatser och bostäder i Stockholmsregionen. En bakgrund till beslutet var att Stockholms stad hade aviserat att man ville pröva möjligheten att avsluta arrendekontraktet om Bromma flygplats innan det löper ut 2038 för att staden vill bygga bostäder på de områden som nu finns inom ramen för flygplatsen och de områden som i övrigt berörs av flygplatsen.

Regeringen beslutade i december 2015 att ändra uppdraget till den statliga samordnaren samt att sluttidpunkten för avrapportering skulle tidigareläggas till den 31 mars 2016 för att rapporten därefter ska bli föremål för offentlig

debatt. Den rapport samordnaren har tagit fram har fått namnet Mer flyg och bostäder och offentliggjordes i början av april 2016 (dnr N2016/02702/PUB).

Vi kan konstatera att den rapport som den statliga samordnaren har presenterat är gedigen till sin karaktär och att framtagandet av den har byggts på utbyte och dialog med både myndigheter, organisationer och olika branschföreträdare. Rapporten är nu föremål för beredning. Olika intressenter och berörda kommer därmed att kunna framföra synpunkter på de analyser och slutsatser som presenteras i rapporten om flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet. Vi anser att den pågående beredningsprocessen inte bör föregripas utan bör slutföras innan ytterligare ställningstaganden kan göras i denna fråga.

Riksdagen bör därmed avslå samtliga motionsförslag.

7. Bromma flygplats, punkt 4 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:716 av Tina Ghasemi (M) yrkandena 1 och 2,

2015/16:949 av Jesper Skalberg Karlsson (M) yrkandena 1 och 2,

2015/16:1106 av Said Abdu (FP),

2015/16:1197 av Mikael Cederbratt m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,

2015/16:1328 av Sofia Arkelsten m.fl. (M) yrkandena 6 och 7,

2015/16:1694 av Edward Riedl (M),

2015/16:2112 av Erik Bengtzboe (M),

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 8,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 6 och

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 32.

Ställningstagande

Klimatmålen kräver att vi styr om resorna mot mer hållbara alternativ. Jag anser att den statliga samordnarens utredning Mer flyg och bostäder som presenterades i april 2016 om Bromma flygplats utgår från en alltför stor andel flygresor. Jag kan konstatera att Trafikanalys har pekat på att den inte går ihop med de klimatpolitiska målen. Inom Vänsterpartiet anser vi att flygresandet successivt behöver bytas mot andra transportslag.

Bostadsbristen i är i dag ett av de största hoten mot tillväxten i Stockholm, och många företag har i dag rekryteringsproblem på grund av att bostäderna i området inte räcker till. Mark som kan bebyggas är en bristvara i Stockholmsområdet, och det finns många problem när det gäller trafiksituationen. För att Stockholm ska kunna fortsätta växa behöver staden både mark för att skapa nya bostadsområden och fungerande infrastruktur. Jag anser därför att

Bromma flygplats ska avvecklas till förmån för en lösning som långsiktigt garanterar både mark för bostadsbyggande, hållbara transportlösningar och en tillräcklig flygkapacitet i regionen. För att långsiktigt underlätta arbetet med stadsutvecklingsområdet på nuvarande Bromma flygplats bör det snarast påbörjas en successiv överflyttning av trafiken till andra flygplatser i regionen. Jag anser däremot att det är problematiskt att planerna utgår från en kraftig ökning av flygresorna. Utgångspunkten bör i stället vara att vi ska göra det som krävs för att nå klimatmålen. Om det globala klimatavtalet från Paris ska få någon verkan måste vi planera för resealternativ som är hållbara. Jag anser att en fördubbling av flygtrafiken inte är hållbart ur klimatsynpunkt. Under tiden fram till nedläggningen bör satsningar göras på tåg och sjöfart för att styra om flygtrafiken, särskilt inrikesflyget, till andra trafikslag. Jag anser att detta är ett långsiktigt mer hållbart alternativ än att flytta all trafik till Arlanda.

Riksdagen bör därmed avslå samtliga motionsförslag.

8. Flygtrafikledningstjänsten, punkt 5 (M, C, L, KD)

av Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Christina Örnebjär (L), Robert Halef (KD), Erik Ottoson (M) och Jörgen Andersson (M).

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

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkandena 13 och 14 samt

bifaller delvis motion

2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 31.1.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att flygsäkerheten alltid måste komma i första hand när det gäller flygtrafikledningstjänsten. Den nya luftfartslagen som trädde i kraft 2010 öppnade möjligheten för den som driver en flygplats att själv ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen eller ge någon annan än Luftfartsverket i uppdrag att ombesörja denna tjänst. Vi vill i detta sammanhang förtydliga att en konkurrensutsättning av den lokala flygtrafikledningstjänsten inte innebär att säkerheten riskerar att försämrats. Vi anser därför att det är olyckligt att den dåvarande oppositionen valde att avskaffa denna rätt för luftrummet i anslutning till en flygplats som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande in-

flytande. Vi har kunnat ta del av att de regionala flygplatser som har upphandlat flygtrafikledning sänkte sina kostnader för flygtrafikledning med upp till 30 procent, men någon motsvarande möjlighet har således inte de statliga flygplatserna. Vi anser att den dåvarande oppositionens beslut att återförstatliga flygtrafikledningstjänsten för statliga flygplatser var mycket illa genomtänkt och vill därför att marknaden för flygtrafikledningstjänster åter öppnas.

Det gemensamma europeiska luftrummet utgör en viktig del i att kunna uppnå ett mer effektivt användande av luftrummet genom att möjliggöra för flygbolag att frångå landsgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Genom en övergång från dagens 67 flygtrafikkontrollcenter i Europa till ett gemensamt system kan rakare flygvägar skapas liksom kortare väntetider i luften innan flygen kan landa. Genom att ha ett gemensamt luftrum skulle flygets utsläpp kunna minska med ca 10–12 procent, och vi vill därför understryka vikten av att regeringen prioriterar arbetet med ett gemensamt europeiskt luftrum.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

9. Fjärrstyrd flygtrafikledning, punkt 6 (M)

av Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Erik Ottoson (M) och Jörgen Andersson (M).

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

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 10.

Ställningstagande

Sverige är först i världen med fjärrstyrda ledningstorn (s.k. Remote Tower Services). Denna teknik innebär att man använder fjärrstyrda flygledartorn där flygledarna i stället för att sitta i ett torn vid flygplatsen kan dirigera planen som ska starta och landa på distans via kameror uppsatta vid den aktuella flygplatsen. Utvecklandet av denna teknik har pågått under en längre tid, och det är mycket glädjande att Sverige nu är världsledande på området och att det finns ett stort intresse även från omvärlden för de innovativa lösningar som Sverige har valt att driftsätta. Vi anser att den teknikutveckling som sker har stor betydelse och att detta gäller särskilt för de mindre flygplatserna. Genom att flygledningen på ett säkert sätt kan utföras på distans behöver det inte finnas

en flygledare på flygplatsen där planen startar och landar, vilket kan bidra till att främja lönsamhet även på många av de mindre flygplatserna.

Det är positivt att fjärrstyrd flygtrafikledning har kunnat införas på flygplatsen i Örnsköldsvik och att motsvarande även håller på att införas på fler flygplatser. Då vi samtidigt kan konstatera att det i dag finns lönsamhetsproblem på många av de mindre regionala flygplatserna i Sverige anser vi att utvecklingen inte får avstanna. Det är viktigt att arbetet fortskrider och utvecklas. Vi anser därför att det är angeläget att verka för fler försök med fjärrstyrd flygtrafikledning.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

10. Avgiftsuttag för säkerhetsvakter på behörighetsområden på flygplatser, punkt 8 (M)

av Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Erik Ottoson (M) och Jörgen Andersson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 11.

Ställningstagande

Inom den svenska luftfarten tillämpas ett utjämningsystem som syftar till att skydda mindre flygplatser från att drabbas hårt ekonomiskt av kostnader kopplade till säkerheten. Utjämningsystemet är utformat så att samtliga passagerare betalar en fast summa på sin biljett som flygbolagen sedan betalar in till Transportstyrelsen. Flygplatserna ansöker därefter i sin tur om medel hos Transportstyrelsen för att täcka kostnaderna för säkerheten. Vi kan konstatera att det finns stora skillnader i kostnader mellan olika flygplatser; som exempel kan nämnas att den inre säkerheten på Arlanda flygplats kostar ca 2 kronor per passagerare medan kostnaden på en liten flygplats kan uppgå till ca 500 kronor per passagerare.

Som ett led i arbetet för att förbättra lönsamheten för de regionala flygplatserna anser vi att det bör ske en ändring av vissa tekniska avgiftsuttag så att flygplatser kan söka medel för s.k. säkerhetsvakter på plattan. Enligt Transportstyrelsens tolkning har flygplatserna inte möjlighet att ansöka om medel från detta utjämningsystem för att täcka kostnader för säkerheten på plattan, dvs. området där flygplanen befinner sig. På grund av att merkostnaderna runt flygsäkerheten har ökat, i synnerhet för att mindre flygplatser

i dag behöver ha en säkerhetsvakt som övervakar flygplanen på plattan, innebär detta en betydande kostnadsökning jämfört med tidigare. Vi anser att denna situation är otillfredsställande och att detta behöver justeras genom att det görs en ändring av vissa tekniska avgiftsuttag så att flygplatser kan söka medel för säkerhetsvakter på plattan.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

11. Alkoholtester av piloter, punkt 9 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 10.

Ställningstagande

Jag anser att det är mycket oroande att det vid flera tillfällen har uppdragats att piloter och flyganställda har varit berusade i tjänsten i samband med att de ansvarat för passagerarflygningar. Många passagerares liv riskeras genom detta då risken för flygplansolyckor ökar. Detta är inte acceptabelt. För att förhindra flygplanstragedier anser jag att Sverige bör införa nolltolerans när det gäller alkohol i samband med flygning. Enligt min mening är det angeläget att flygbranschen inför obligatoriska alkoholtester av sina piloter eftersom de stickprovskontroller som genomförs av polisen inte är tillräckliga. För att säkerställa passagerarnas trygghet och säkerhet anser jag att det ska finnas krav på alkoholtester av såväl piloter som besättningspersonal vid både påstigning och avstigning. Hur alkoholtesterna ska utföras bör branschen och ansvariga myndigheter utarbeta i samråd och samförstånd.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

12. Drönare, punkt 10 (M, C, L)

av Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C),
Christina Örnebjär (L), Erik Ottoson (M) och Jörgen Andersson (M).

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

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 13 och 14,
bifaller delvis motionerna

2015/16:806 av Erik Ottoson (M) yrkande 4 och

2015/16:1692 av Edward Riedl (M) samt
avslår motionerna

2015/16:766 av Anders Hansson (M) yrkande 2,

2015/16:806 av Erik Ottoson (M) yrkandena 1–3 och 6 samt

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 13 och 14.

Ställningstagande

Antalet radiostyrda och autonoma luftfarkoster i det svenska luftrummet ökar samtidigt som tekniken kring drönare utvecklas snabbt. Vi vill framhålla den stora potential som finns i den framtida användningen av drönare och att teknikutvecklingen ger förutsättningar för olika användningsområden, t.ex. transporter av varor och post. Samtidigt som utvecklingen av drönare öppnar för många nya utvecklingsområden vill vi även peka på att den nya tekniken också innebär nya utmaningar. Det har vid flera tillfällen rapporterats om säkerhetsrisker och incidenter med drönare kring bl.a. svenska flygplatser, när reguljär trafik och drönarna ska samsas om utrymmet i luften. Dessvärre har det blivit allt tydligare att de nuvarande regelverken inom luftfarten inte har följt med i den kraftiga utvecklingen kring drönare. För att säkerställa att samhället inte riskerar att gå miste om de positiva sidor tekniken för med sig samtidigt som andra viktiga aspekter som exempelvis säkerhet beaktas anser vi att det snarast bör tas fram en moderniserad lagstiftning för drönare som inte har en negativ påverkan på flygsäkerheten. Vi är positiva till de svenska initiativ som tas för att testa nya användningsområden för drönare, och vi menar att drönare kommer att kunna få stor betydelse för många olika typer av samhällsfunktioner m.m. Vi anser dock att det bör göras ytterligare insatser inom området och att det bör göras en översyn av möjligheten att införa en testverksamhet för drönare.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

13. Drönare, punkt 10 (KD)

av Robert Halef (KD).

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
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 13 och
2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 13 och 14,
bifaller delvis motionerna
2015/16:806 av Erik Ottoson (M) yrkande 4 och
2015/16:1692 av Edward Riedl (M) samt
avslår motionerna
2015/16:766 av Anders Hansson (M) yrkande 2,
2015/16:806 av Erik Ottoson (M) yrkandena 1–3 och 6 samt
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14.

Ställningstagande

Tekniken kring drönare fortsätter att utvecklas i snabb takt, och därmed ökar också antalet radiostyrda och autonoma luftfarkoster, s.k. drönare, i det svenska luftrummet. Detta kan innebära utmaningar, vilket noterats vid flera tillfällen kring svenska flygplatser, när reguljär trafik och drönarna ska samsas om utrymmet i luften.

Under det senaste året har ungefär 15 allvarliga incidenter med drönare rapporterats på skyddade luftrum i Sverige, och dessvärre visar trenden på fler drönarincidenter än tidigare år. Något som är oroande är att en kollision mellan en drönare och ett flygplan med största sannolikhet skulle få ödesdigra konsekvenser där många människors liv riskeras. De incidenter som har rapporterats har dessvärre även orsakat kostsamma utgifter då flygplatser tvingats stänga och flyg ställts in. Samtidigt vill jag framhålla att den potentiella nyttan med drönare är mycket stor, t.ex. för varu- och posttransporter och för att erbjuda mobiltäckning.

För att förhindra potentiella trafiksäkerhetsrisker i luftrummet anser jag att Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att se över och föreslå skärpta regler för användningen av drönare för att säkra flygsäkerheten. Detta behövs för att säkerställa att samhället inte riskerar att gå miste om de positiva sidor tekniken för med sig samtidigt som andra viktiga aspekter som exempelvis säkerhet beaktas. Jag anser även att den som styr drönaren bör straffbeläggas med böter när flygsäkerheten hotas.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2015/16

2015/16:516 av Birgitta Ohlsson och Fredrik Malm (båda FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra namnet på Arlanda Airport till Raoul Wallenberg Airport och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:614 av Hans Unander m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att Mora-Siljan flygplats beläggs med trafikplikt och får tillgång till flygtrafik upphandlad av Trafikverket, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:662 av Robert Hannah (FP):

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

2015/16:716 av Tina Ghasemi (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska dra tillbaka beslutet om en samordnare för att avveckla flygplatsen Bromma och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i enlighet med en riksdagsmajoritet inte ingå någon överenskommelse som innebär att Bromma flygplats avvecklas innan nuvarande avtal löper ut och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:766 av Anders Hansson (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillståndsgivningen för användandet av s.k. drönare bör samordnas och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:806 av Erik Ottoson (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utföra samhällsservice på nya och effektivare sätt med drönare och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att skapa ordning och reda i luftrummet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett uppdrag till berörda myndigheter bör ges så att arbetet med att anpassa regelverket och kontrollzonerna kan komma till stånd redan innan de internationella överenskommelserna finns på plats och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av förnyad lagstiftning med syfte att skapa bättre och säkrare förutsättningar för drönartrafik i svenskt luftrum och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ett fortsatt målmedvetet säkerhetsarbete kring drönartrafik i luftrummet och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:949 av Jesper Skalberg Karlsson (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bevara Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma flygplats är ett riksintresse och att dess framtid ska behandlas i riksdagen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:956 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra och trygga tillgången till Västerås flygplats och andra regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1106 av Said Abdu (FP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återkalla statens förhandlingsperson och avbryta arbetet med en nedläggning av Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1197 av Mikael Cederbratt m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör följa riksdagens tillkännagivande om att inte lägga ned Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkalla sitt eget beslut om tillsättandet av förhandlingspersonen för Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1328 av Sofia Arkelsten m.fl. (M):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bevara Bromma flygplats och lägga ned pågående utredning om avveckling och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1524 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringens strategi för flyget även bör hantera frågan om den osunda konkurrensen på flygmarknaden och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige inom EU bör agera för att undvika avsiktliga försök från flygbolag att undkomma skatter och avgifter i det land man verkar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1692 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av lagar och regler kopplat till användningen av drönare och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1694 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa riksdagens beslut och avsluta det uppdrag som en förhandlingsperson tilldelades den 18 december 2014 för att utreda en avveckling av citynära flygplatser, inklusive Bromma flygplats, och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1697 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ta fram en svensk luftfartsstrategi och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2112 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bevara Bromma flygplats verksamhet och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2253 av Mikael Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra namn på Arlanda Airport till Raoul Wallenberg Airport och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C):

- 31.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skynda på processen för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum och främja utveckling av biodrivmedel till flygindustrin och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser ett gemensamt europeiskt luftrum.

2015/16:2434 av Eskil Erlandsson och Göran Lindell (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av regionala flygplatser och stabila spelregler och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2564 av Finn Bengtsson m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den statliga infrastrukturpolitiken ska utgå från att Linköping City Airport finns kvar långsiktigt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla och värna Arlandas funktion som Sveriges största flygplats för att säkerställa jobb och tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en fortsatt utveckling av Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och säkerställa deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för fler försök med fjärrstyrd flygledning och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ändring av vissa tekniska avgiftsuttag så att flygplatser kan söka medel för säkerhetsvakt på plattan och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en moderniserad lagstiftning, som inte har en negativ påverkan på flygsäkerheten, för drönare och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa en testverksamhet för drönare och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast införa en nationell flygstrategi för att säkerställa flygets konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om flygtrafikledningstjänst och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Single European Sky och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma ska fortsätta utvecklas som nav för de regionala flyglinjerna och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringsformen för icke-statliga flygplatser behöver ses över och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett krav på alkoholtest för piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att se över och föreslå skärpta regler vid användning av drönare för att säkra flygsäkerheten och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den som styr drönaren bör straffbeläggas med böter när trafiksäkerheten hotas och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma ska fortsätta utvecklas som nav för de regionala flyglinjerna och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringsformen för icke-statliga flygplatser behöver ses över och tillkännager detta för regeringen.