

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU15

Luftfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om marktjänster på flygplatser. Lagändringarna innebär bl.a. att ett tillsynssystem införs med möjlighet för tillsynsmyndigheten att besluta de förelägganden som behövs för att lagen ska följas samt bemyndigande för tillsynsmyndigheten att utfärda ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i lagen. Utskottet välkomnar de förslag som regeringen har presenterat och anser att de är väl avvägda. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2019.

Utskottet föreslår också att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika luftfartsfrågor, bl.a. om regionala flygplatser, Bromma flygplats och luftfartens klimatpåverkan. Yrkandena avstyrks främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete.

I betänkandet finns 15 reservationer (M, SD, C, KD, L) och fyra särskilda yttranden (SD, C, V, L).

Behandlade förslag

Proposition 2018/19:111 Ändring i lagen om marktjänster på flygplatser.

Ett yrkande i en följdmotion till proposition 2018/19:111.

Ett yrkande i en följdmotion till skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029.

Ett femtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2018/19.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	6
Bakgrund.....	6
Utskottets överväganden.....	11
Marktjänster på flygplatser.....	11
Regionala flygplatser.....	15
Bromma flygplats.....	26
Marktransporter till flygplatser.....	29
Ett gemensamt europeiskt luftrum.....	30
Minskad klimatpåverkan från luftfarten.....	32
Byte av namn på flygplatser.....	46
Beivrande av överträdelser av luftfartslagen.....	47
Alkoholtester för piloter och besättningspersonal.....	49
Arbetsuniformer.....	51
Drönare.....	52
Reservationer.....	56
1. Regionala flygplatser, punkt 2 (M).....	56
2. Regionala flygplatser, punkt 2 (SD).....	57
3. Regionala flygplatser, punkt 2 (C).....	58
4. Regionala flygplatser, punkt 2 (KD).....	59
5. Regionala flygplatser, punkt 2 (L).....	60
6. Bromma flygplats, punkt 3 (SD).....	62
7. Bromma flygplats, punkt 3 (KD).....	62
8. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 5 (M).....	63
9. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 6 (M).....	64
10. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 6 (SD).....	66
11. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 6 (KD).....	67
12. Beivrande av överträdelser av luftfartslagen, punkt 8 (SD).....	68
13. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal, punkt 9 (KD).....	69
14. Arbetsuniformer, punkt 10 (SD).....	69
15. Drönare, punkt 11 (KD).....	70
Särskilda yttranden.....	71
1. Marktjänster på flygplatser, punkt 1 (SD).....	71
2. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 6 (C).....	71
3. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 6 (L).....	72
4. Luftfartsfrågor (V).....	73
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	75
Propositionen.....	75
Följdmotionen.....	75
Motion väckt med anledning av skrivelse 2017/18:278.....	75
Motioner från allmänna motionstiden 2018/19.....	75
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag.....	81

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Markttjänster på flygplatser

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:150) om markttjänster på flygplatser.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2018/19:111.

2. Regionala flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:461 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1 och 2,
 2018/19:586 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),
 2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6,
 2018/19:2088 av Isak From och Kristina Nilsson (båda S) yrkande 1,
 2018/19:2208 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S),
 2018/19:2223 av Linda Ylivainio och Helena Lindahl (båda C),
 2018/19:2282 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),
 2018/19:2417 av Peter Helander (C),
 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5,
 2018/19:2519 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C),
 2018/19:2555 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C),
 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 70,
 2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 9,
 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24 och
 2018/19:3071 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C).

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (KD)

Reservation 5 (L)

3. Bromma flygplats

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 7 och
 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63.

Reservation 6 (SD)

Reservation 7 (KD)

4. Marktransporter till flygplatser

Riksdagen avslår motion

2018/19:1216 av Tobias Billström m.fl. (M) yrkande 6.

5. Ett gemensamt europeiskt luftrum

Riksdagen avslår motion

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 16.

Reservation 8 (M)

6. Minskad klimatpåverkan från luftfarten

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 5,

2018/19:705 av Hanna Westerén (S),

2018/19:1076 av Mathias Tegnér m.fl. (S),

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 12,

2018/19:2058 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 5,

2018/19:2087 av Joakim Järrebring m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 11,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 3, 6.1 och 8.1,

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 7,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 66 och 69,

2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 109,

2018/19:2848 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C),

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkandena 14 och 15 samt

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 40.

Reservation 9 (M)

Reservation 10 (SD)

Reservation 11 (KD)

7. Byte av namn på flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:478 av Robert Hannah (L),

2018/19:494 av Robert Hannah (L) och

2018/19:2465 av Mikael Oscarsson (KD).

8. Beivrande av överträdelser av luftfartslagen

Riksdagen avslår motion

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 10 och 11.

Reservation 12 (SD)

9. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal

Riksdagen avslår motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 14.

Reservation 13 (KD)

10. Arbetsuniformer

Riksdagen avslår motion

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9.

Reservation 14 (SD)

11. Drönare

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:977 av Erik Ottoson (M) och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 19.

Reservation 15 (KD)

Stockholm den 14 maj 2019

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Anna-Caren Säterberg (S), Jessika Roswall (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Teres Lindberg (S), Anders Hansson (M), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP), Sofia Westergren (M), Ann-Christine From Utterstedt (SD) och Kjell-Arne Ottosson (KD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2018/19:111 Ändringar i lagen om marktjänster på flygplatser. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen beslutade den 14 mars 2019 att begära Lagrådets yttrande. Regeringen har följt Lagrådets synpunkter och i förhållande till lagrådsremissen också gjort vissa redaktionella ändringar.

Med anledning av propositionen har en följdmotion väckts med ett motionsyrkande.

I betänkandet behandlar utskottet även 47 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2018, bl.a. om regionala flygplatser, minskade utsläpp från luftfarten, byte av namn på flygplatser samt drönare. Utskottet behandlar vidare ett yrkande från en följdmotion till regeringens skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029.

I samband med beredningen av detta ärende bjöd utskottet in företrädare för Svenska Flygbranschen, Sveriges Regionala Flygplatser och Swedavia till sitt sammanträde den 7 maj 2019 för att få information om aktuella frågor inom luftfartsområdet.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Rådets direktiv 96/97/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen är genomfört i lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser. Europeiska kommissionen har i en formell underrättelse påtalat brister i genomförandet. För att komma till rätta med dessa brister lämnas i lagrådsremissen förslag på ändringar i den lagen.

I propositionen föreslås bl.a. att ett tillsynssystem ska införas med möjlighet för tillsynsmyndigheten att besluta de förelägganden som behövs för att lagen ska följas. Vidare föreslås ett bemyndigande för tillsynsmyndigheten att utfärda ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i lagen liksom ett bemyndigande att ta ut avgifter för viss verksamhet. Dessutom justeras några befintliga bestämmelser för att bättre överensstämja med direktivet. De sistnämnda ändringarna är inte motiverade av kommissionens granskning.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2019.

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 civila luftfartsorganisationen (ICAO), Europeiska civila luftfartskonferensen (Ecac), Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) och EU. Transportstyrelsen är utsedd av regeringen att fullgöra de åtaganden som en mängd EU-rättsakter lägger på medlemsländerna. Vidare utfärdar Transportstyrelsen tillstånd för att flyga och trafikillstånd för flygföretag från länder utanför EES där EU inte 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 finansiering av passagerarnas säkerhetskontroller
- 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 driftsbidrag 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 åtkomsten till 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 i dag flygtrafiktjänst för både civil och militär

luftfart. Luftfartsverket sköter flygtrafiktjänst på 20 civila och militära flygplatser från Kiruna i norr till Malmö i söder samt 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

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 upp 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. Utgångspunkten i Chicagokonventionen är att staterna ska samarbeta 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 att införa 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 berörs 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. Konventionen 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 nordiska delegationen i ICAO (Nordicao) 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

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 jettflyget 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 luftrummet 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 ställer krav på en ökad kapacitet inom flygledningstjänsten och på flygplatserna. Man satsar därför på arbetsprogrammet för Europas nya flygledningssystem 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) är baserat i Köln och har bl.a. avdelningar för regelutveckling, certifiering, standardisering och godkännanden. Förutom de 28 EU-medlemsstaterna är även Norge, Island, Liechtenstein och Schweiz medlemmar i Easa.

Easa inrättades 2002 och hade inledningsvis uppdrag som rörde regelutveckling samt typ- och miljöcertifiering av luftfartyg. Under 2008 utvidgades Easas uppdrag till att även omfatta regelutveckling 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 september 2018 trädde en reviderad grundförordning för Easa i kraft. Syftet med grundförordningen är att säkerställa en hög gemensam standard för det europeiska flygsäkerhetsarbetet samt underlätta rörligheten för personer, varor och tjänster inom unionen samtidigt som man säkerställer likvärdiga konkurrensvillkor för flygoperatörer inom unionen. Förordningen innehåller även regler och skapar förutsättningar för ömsesidigt erkännande av certifikat samt för design, produktion och operation av luftfartyg.

Utskottets överväganden

Markttjänster på flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:150) om markttjänster på flygplatser. Utskottet anser att de förslag som lämnas är väl avvägda.

Jämför särskilt yttrande 1 (SD).

Bakgrund

Europeiska kommissionen och regeringen hade under 2014 och 2015 en informell skriftväxling som gällde hur rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för markttjänster på flygplatserna inom gemenskapen har genomförts i svensk rätt. Kommissionen har därefter beslutat en formell underrättelse och anfört att Sverige på tre punkter underlåtit att på ett korrekt sätt genomföra direktivet.

Den första punkten gällde felaktig tillämpning av artikel 16.1 i direktivet som föreskriver att medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att tjänsteleverantörerna respektive användarna som önskar tillämpa egenhantering ska garanteras tillträde till flygplatsanläggningarna, i den mån tillträde är nödvändigt för utövandet av deras verksamheter. Om flygplatsens ledningsenhet eller i förekommande fall den statliga myndigheten eller annan kontrollmyndighet uppställer villkor för tillträdet, ska dessa vara relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. Kommissionen ansåg att avsaknaden av i förväg tydligt fastställda villkor för alla potentiella egenhanterare eller tjänsteleverantörer i det aktuella fallet innebar att villkoren för tillträde inte var genomblickbara. Kommissionen ansåg vidare att det heller inte kunde garanteras att dessa villkor var relevanta, objektiva och icke-diskriminerande.

Den andra punkten gällde felaktig tillämpning av artikel 16.3 i direktivet som anger att när tillträdet till flygplatsens anläggningar är förenat med att en avgift tas ut, ska avgiften bestämmas på grunder som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. Kommissionen ansåg att uttaget av avgiften i det aktuella fallet går långt utöver ersättning enbart för användning av anläggningarna eftersom den omfattar kostnader med anknytning till handläggningen av bl.a. teknisk genomförbarhet och prissättning i samband med ett tillträde utan att det ges garantier för att tillträde faktiskt kommer att beviljas. Avgiften är därför inte förenlig med artikel 16.3 eftersom den inte avser användningen av själva infrastrukturen. Den infrastruktur som åsyftas är en anläggning som används vid bränslepåfyllning.

Den tredje punkten gällde felaktig tillämpning av artikel 7.1 i direktivet där det anges att medlemsstaterna, i enlighet med bestämmelserna i artikel 1, ska vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att egenhanteringen kan utövas fritt.

Efter ytterligare kontakter mellan kommissionen och regeringen tog Transportstyrelsen under våren 2018 fram ett förslag till ändringar i lagen (2000:150) om markttjänster på flygplatser. Utredningsuppdraget redovisades i en skrivelse den 27 april 2018 som därefter har remissbehandlats.

Propositionen

Ersättning för utnyttjande av anläggningar

Regeringen föreslår att den som tillhandahåller en eller flera anläggningar som används av leverantörer av markttjänster eller användare som utövar egenhantering får ta ut ersättning endast för utnyttjandet av anläggningen.

Vidare föreslår regeringen att det ska framgå av lagen att även ersättningar ska bestämmas utifrån skäl som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

Tillsynssystem och avgiftsbemyndigande

Regeringen föreslår att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att markttjänstlagen och de föreskrifter som har utfärdats i anslutning till lagen följs. Om det behövs för tillsynen ska Transportstyrelsen ha rätt att på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som tillsynen gäller, och få tillträde till flygplatsen samt de lokaler och anläggningar som tillsynen gäller.

Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få utfärda föreskrifter om avgifter för Transportstyrelsens tillsyn och ärendehandläggning enligt markttjänstlagen och enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

Beslut om föreläggande och överklagande

Regeringen föreslår att Transportstyrelsen får besluta de förelägganden som behövs för att markttjänstlagen och de föreskrifter som har utfärdats i anslutning till lagen ska följas. Ett beslut om förelägganden får förenas med vite.

Vidare föreslår regeringen att beslut om föreläggande samt beslut om att förena föreläggandet med vite ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Övriga förslag

Utöver de brister som kommissionen påtalat vad gäller Sveriges genomförande av direktivet har Transportstyrelsen i sin genomgång av det nationella regelverket uppmärksammat andra bestämmelser som bör justeras eller

kompletteras för att bättre överensstämma med direktivet. Det handlar om skälen för att en begränsning av marknaden för marktjänster ska kunna ske, urvalsprocessen, anmälan av beslut om begränsningar, kontraktsvillkor och tekniska specifikationer samt förbud mot att utföra marktjänster.

Regeringen föreslår följaktligen att tillträdet till marknaden får begränsas i den utsträckning som säkerheten, luftfartsskyddet, kapaciteten eller utrymmet på flygplatsen kräver.

Regeringen föreslår också att samrådskravet i fråga om kontraktsvillkor eller tekniska specifikationer endast ska gälla leverantörer av marktjänster.

Regeringen föreslår även att om en leverantör av marktjänster eller en användare som utför egenhantering saknar nödvändiga tillstånd, eller på ett sätt som inte är ringa åsidosätter bestämmelser som syftar till att en flygplats ska fungera tillfredsställande, ska Transportstyrelsen få besluta att förbjuda leverantören eller användaren att fortsätta utföra marktjänster. Ledningsenheten vid berörd flygplats ska hos Transportstyrelsen få ansöka om ett sådant förbud.

Vidare föreslår regeringen att den myndighet som regeringen bestämmer ska få utfärda ytterligare föreskrifter om

- flygplatsens användarkommitté
- beslut, villkor och ersättningar samt skälen för dessa
- begränsningar av marknaden samt urval av leverantörer av marktjänster och användare som utövar egenhantering
- förbud
- bokföring
- tillträde till anläggningar och ersättningar för utnyttjande av anläggningar
- jämkningar och omfördelningar av olika slags utrymmen
- centraliserade anläggningar
- samråd med användarkommittén
- tillsyn.

Regeringen bedömer att den i förordning bör bemyndiga Transportstyrelsen att utfärda de föreslagna föreskrifterna.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 augusti 2019.

Enligt regeringens bedömning är flera av de förslag som lämnas i propositionen nödvändiga för att komma till rätta med de brister som kommissionen påtalat i de formella underrättelserna när det gäller genomförandet av direktivet om marktjänster i svensk rätt. Det är därför viktigt att förslagen kan träda i kraft så snart som möjligt. Enligt regeringens bedömning kan detta ske tidigast den 1 augusti 2019.

Regeringen bedömer att några övergångsbestämmelser inte är nödvändiga.

Utskottets ställningstagande

Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen är genomfört i lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser.

Utskottet kan konstatera att den proposition som regeringen har överlämnat till riksdagen med förslag till ändringar i lagen om marktjänster på flygplatser är motiverad av ett överträdelseärende som initierades av kommissionen efter ett klagomål på brister i genomförandet och tillämpningen av rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen.

Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att regeringen har överlämnat den aktuella propositionen och de förslag som lämnas för att råda bot på de brister som EU-kommissionen har påtalat för Sverige. Utskottet anser att de förslag som lämnas är väl avvägda och välkomnar de förslag som lämnas till ändringar i lagen om marktjänster på flygplatser och att ett tillsynssystem ska införas med möjlighet för tillsynsmyndigheten att besluta de förelägganden som behövs för att lagen ska följas. Utskottet välkomnar vidare de förslag som lämnas om ett bemyndigande för tillsynsmyndigheten att utfärda ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i lagen liksom ett bemyndigande att ta ut avgifter för viss verksamhet. Det kan här noteras att den följdmotion som har väckts med anledning av propositionen behandlas under nästa avsnitt om regionala flygplatser.

Utskottet föreslår mot bakgrund av vad som här anförts att riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i lagen om marktjänster på flygplatser.

Regionala flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om de regionala flygplatserna. Utskottet framhåller de regionala flygplatsernas betydelse för olika delar av Sverige och hänvisar bl.a. till den pågående översynen av de svenska icke-statliga flygplatserna som genomförs inom Regeringskansliet och som ska ligga till grund för ett tydliggörande av statens ansvar och roll som stödgivare till dessa flygplatser. När det gäller allmän trafikplikt inom flyget hänvisar utskottet till den upphandling som Trafikverket för närvarande genomför för perioden oktober 2019–oktober 2023.

Jämför reservation 1 (M), 2 (SD), 3 (C), 4 (KD) och 5 (L).

Bakgrund

Allmänt om regionala flygplatser

Det finns i dag ca 300 flygplatser och flygfält i Sverige. De 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.

Sveriges Regionala Flygplatser (SRF) är ett samarbetsorgan för Sveriges icke-statliga flygplatser som verkar för att utveckla flygtrafiken och därmed tillgängligheten till alla Sveriges regioner. SRF arbetar för att ge de icke-statliga flygplatserna förutsättningar att bevara och utveckla sin verksamhet. SRF har för närvarande 33 medlemsflygplatser över hela Sverige.

Allmänt om stöd till regionala flygplatser

Icke-statliga flygplatser med upphandlad flygtrafik kan ansöka om årligt statligt driftsbidrag för att täcka delar av underskott i flygplatsens drift. Syftet med driftsbidraget är att bidra till att säkerställa en interregional flygtrafikförsörjning i hela landet. Driftsbidraget 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 att effektivisera flygplatsdriften.

EU-kommissionen antog den 4 februari 2014 nya riktlinjer som innebär att offentligt stöd till drift av flygplatser tillåts under en övergångsperiod på tio

år. Exempel på driftsstöd i Sverige är driftsbidrag till icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik som Trafikverket fördelar samt 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. Stödmöjligheterna är därför större för mindre flygplatser än för större. Det finns även särregler som tillåter mer stöd för flygplatser i glesbefolkade och avlägsna områden.

Europeiska kommissionen fastställde i juni 2017 nya riktlinjer för offentliga investeringar samt för driftsstöd till bl.a. flygplatser (förordning (EU) 2017/1084). Utskottet noterar att investeringsstöd därmed kan ges till regionala flygplatser med en genomsnittlig årlig trafikvolym på upp till 3 miljoner passagerare och att syftet med detta är att förbättra vissa regioners tillgänglighet och främja den lokala utvecklingen beroende på de särskilda egenskaperna hos varje flygplats. Investeringsstödet stöder prioriteringarna i Europa 2020-strategin genom att bidra till ytterligare ekonomisk tillväxt och till att mål av gemensamt unionsintresse uppnås. I Sverige gäller detta för alla flygplatser som är kommunägda eller landstingsägda. När det gäller driftsstöd till mycket små flygplatser som har högst 200 000 passagerare per år kommer dagens driftsformer att kunna fortsätta. Flygplatser med passagerarantal över 200 000 per år måste fortsätta att lämna notifieringar om driftsstöd till kommissionen.

Motionerna

Arman Teimouri (L) framhåller i motion 2018/19:461 behovet av att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation (yrkande 1). Enligt motionären står de regionala flygplatserna inför stora utmaningar som bl.a. omfattande regelverk på EU-nivå, kostnadsdrivande ökande säkerhetskrav, underhåll samt ensamt ansvarstagande för enskilda kommuner. Motionären framhåller vidare i samma motion behovet av att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling och överlevnad (yrkande 2). Motionären pekar på att t.ex. värmländska aktörer snabbt behöver kunna resa till sin marknad i andra delar av världen medan internationella aktörer vill kunna resa snabbt och enkelt direkt till Karlstad och Värmland. Motionären pekar även på att möjligheterna att bli global är helt avgörande när den övriga världen globaliseras och att landsbygden därför har ett lika stort behov av flygförbindelser som stora städer.

Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M) vill i motion 2018/19:586 värna tillgången till Västerås flygplats och andra regionala flygplatser. Motionärerna pekar på att drygt 145 000 passagerare reste till och från Västerås flygplats under 2016. Vidare framhålls 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. Motionärerna menar därför att tillgången till säkra och trygga regionala flygplatser behöver säkras. 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.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2018/19:1118 att ett införande av ett investeringsstöd för flygplatser utreds (yrkande 6). Motionärerna ser ett behov för både små och stora flygplatser att bygga ut kapaciteten, detta för att möjliggöra fler avgångar och trafik med större flygplan, men även för infrastrukturen som är kopplad till flygplatser. Enligt motionärerna är detta av största vikt för att underlätta människors resande överlag, men även för att minimera t.ex. negativa miljöeffekter eller för att binda samman övrig infrastruktur. Motionärerna vill därmed utreda ett införande av ett investeringsstöd som inte strider mot europeiska konkurrensregler.

Isak From och Kristina Nilsson (båda S) föreslår i motion 2018/19:2088 att behovet av att klara de långsiktiga ekonomiska förutsättningarna för regionala flygplatser ses över och att statens roll tydliggörs (yrkande 1). Motionärerna pekar på att flyget bidrar till grundläggande tillgänglighet och regional utveckling i hela landet och att tillgången till snabba och effektiva flygtransporter är avgörande för att kunna utvecklas i en alltmer globaliserad värld. Samtidigt som det totala svenska flygplatssystemet genererar vinster drivs ett antal svenska flygplatser i kommunal regi med stora ekonomiska underskott trots att passagerarna från de regionala flygplatserna bidrar till flygplatssystemets totalekonomi. Motionärerna anser att ansvaret för samhällsviktiga funktioner som inrikesflyget inte kan läggas över på marknaden. I stället behöver det statliga ansvaret stärkas.

Roza Güclü Hedin m.fl. (S) föreslår i motion 2018/19:2208 att förutsättningarna för trafikplikt på Mora flygplats studeras i infrastrukturplaneringen. Motionärerna anser att det krävs en lösning på situationen på Mora flygplats och att det måste vara möjligt att flyga reguljärt till och från Mora på samma dag. Det finns enligt motionärerna flera starka skäl för trafikplikt på sträckan Mora–Arlanda, bl.a. den stora andelen affärsresande, de många arbetstillfällen som står på spel i norra Dalarna och behovet av en nära och jämlik vård. Enligt motionärerna är det enda som kvarstår efter att flera andra alternativ har uttömts att det införs trafikplikt på sträckan Mora–Arlanda.

Linda Ylivainio och Helena Lindahl (båda C) anser i motion 2018/19:2223 att det bör övervägas krav på s.k. genomgående biljetter i upphandling av transportpolitiskt motiverad flygtrafik. Motionärerna pekar på den upphandling som Trafikverket genomför på alla flyglinjer med trafikplikt för perioden 2019–2023. Enligt motionärerna vore ett sätt att förbättra trafik kvaliteten, resenärernas reseupplevelse och linjernas passagerarunderlag att i

förekommande fall ställa krav på genomgående biljetter. Om en passagerare i dag missar eller drabbas av försening av flyget från Stockholm/Arlanda kan det leda till att resenären inte tar sig fram till destinationen på avsett sätt. För att eliminera denna risk skulle Trafikverket enligt motionärerna kunna överväga krav på genomgående biljetter i upphandlingen av regelbunden flygtrafik då sådana biljetter skulle innebära att resenärerna inte behöver bära risken för försenade eller inställda flyg. Motionärerna anser att detta skulle skapa en ökad trygghet och förbättrad hela-resan-upplevelse för resenärerna och bidra till att de icke-kommersiellt bärkraftiga flygplatsernas passagerarunderlag inte onödigtvis undermineras.

Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M) föreslår i motion 2018/19:2282 att det tas fram en strategi för att säkra de regionala flygplatsernas överlevnad. Motionärerna framhåller att landets regionala flygplatser bidrar till att företag både i och utanför städer kan knyta viktig kompetens till sig. Motionärerna pekar vidare på den konkurs i ett flygbolag som skedde i maj 2018 och som medförde inställda flygningar i en omfattning som innebar att flera av Sveriges regionala flygplatser, framför allt i norra Sverige, plötsligt hotades av nedläggning. Motionärerna pekar på att det inte är en snabb process att återuppta flygtrafik på en öde flygplats och att det tog månader innan trafiken återupptogs på flera flygplatser. Enligt motionärerna är det inte rimligt att en regional flygplats överlevnad ska kunna vara avhängigt ett privat bolag.

Peter Helander (C) anser i motion 2018/19:2417 att regeringen bör arbeta för att säkerställa jobb och företagande i norra och västra Dalarna genom att belägga flyglinjen Mora–Arlanda med trafikplikt. Enligt motionären finns en stor samsyn om att Dalarna hela tiden hamnar i bakvattnet när det gäller infrastruktursatsningar trots att Dalarna tillhör de största export- och besöksnäringsslänen i Sverige. Motionären pekar på att Mora–Siljans flygplats är en regional flygplats för norra och västra Dalarna som har stor betydelse för näringslivet. Om flyget skulle försvinna från Mora–Siljans flygplats skulle det inte bara slå hårt mot jobben och näringslivet, utan det skulle också försämra Sveriges globala konkurrenskraft. Motionären pekar på att regeringen sitter på makten och kan skriva in i Trafikverkets regleringsbrev att belägga flyglinjen Mora–Arlanda med trafikplikt och lämpligtvis upphandla hela linjen Sveg–Mora–Arlanda. Trafikverkets endimensionella behandling av trafikpliktsfrågan när det gäller flyglinjen Mora–Arlanda kan enligt motionären slå undan fötterna på jobb och företagande i en hel arbetsmarknadsregion.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2018/19:2427 behovet av att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad (yrkande 5). Motionärerna pekar på att Sveriges stora avstånd gör att människor är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet och vidare ut i världen. Motionärerna pekar vidare på att de regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det enligt motionärerna viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg. Då EU-

kommissionen genomför granskningar av en rad regionala flygplatser som får statsstöd råder en osäkerhet om hur framtiden ska bli för dessa. Motionärerna anser att Swedavias vinstdelningsmodell bör ses över för att stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet.

Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C) föreslår i motion 2018/19:2519 att möjligheten till ett permanent ökat ekonomiskt stöd för statlig flygtrafik ses över. Enligt motionärerna har de upphandlade flygtransporterna i norr visat sig fungera dåligt under många år. På grund av upphandling till lägsta pris har stora störningar i flygtrafiken enligt motionärerna blivit regel i stället för undantag. För att kunna fortsätta att garantera säkerhet, flygstandard och turtrafik utan större förseningar behöver regeringen enligt motionärerna se över den summa som årligen tilldelas Trafikverket för grundläggande tillgänglighet för transporter i hela landet.

Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) föreslår i motion 2018/19:2555 att möjligheten till ett ökat ekonomiskt driftsbidrag till kommunala flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik ses över. Motionärerna pekar på att det statliga bolaget Swedavia i Sverige äger och driver de största och mest lönsamma flygplatserna i landet medan övriga flygplatser ägs av kommunerna med stöd av visst driftsbidrag från staten. Enligt motionärerna har de kommunala flygplatser som har statligt upphandlad flygtrafik mycket svårt att uppnå egen lönsamhet då de har få rörelser på sin flygplats och små möjligheter till inkomster. Motionärerna pekar på att dessa flygplatser trots detta har fått se driftsbidraget sänkas i flera år samtidigt som både myndighetskrav och personalkostnader ökat och att många kommuner därför måste gå in med miljonstöd för att kunna hålla sin flygplats öppen. Motionärerna konstaterar att frågan är hur länge de kommer att kunna hålla flygplatserna öppna. Enligt motionärerna är detta en sårbar länk i tillgängligheten till goda transporter i hela landet.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2018/19:2734 behovet av att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad (yrkande 70). Motionärerna pekar på 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. Svenska staten har genom Swedavia valt att behålla och bolagisera de stora flygplatserna medan de mindre icke-statliga flygplatserna främst ägs av kommunerna med stöd av landsting och regioner. Dessa finns i hela landet och är enligt motionärerna mycket viktiga för kommunerna och regionerna samtidigt som de har svårare att skapa egna konkurrensfördelar och gå med vinst. Enligt motionärerna behöver finansieringen av de små flygplatserna ses över för att skapa långsiktigt hållbara lösningar.

Camilla Brodin m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2018/19:2735 att finansieringsformen för de icke-statliga regionala flygplatserna behöver ses över (yrkande 9). Motionärerna anför 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. Svenska staten har genom

Swedavia valt att behålla och bolagisera de stora flygplatserna som främst finns i storstadsområdena och där det finns högre omsättning och därmed lönsamhet och stora vinster. De mindre icke-statliga flygplatserna ägs främst av kommunerna med stöd av landsting och regioner. Dessa finns i hela landet och är oerhört viktiga för kommunerna och regionerna, men har inte möjlighet till samma höga omsättning och därför svårare att gå med vinst. De icke-statliga flygplatserna har enligt motionärerna svårt att skapa egna konkurrensfördelar, och därmed riskerar stora delar av Sverige att gå miste om den tillväxt som flyget bidrar till genom ökad turism och arbetspendlande.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2018/19:2901 behovet av att värna tillgänglighet till flyg i hela landet genom att hela eller delar av de regionala flygplatsernas icke-ekonomiska verksamheter bekostas av Swedavia (yrkande 24). Motionärerna pekar på att såväl de statliga som de regionala och privata flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till tillväxt och turism i hela landet. För att skydda de regionala flygplatserna från att drabbas hårt ekonomiskt av kostnader hänfödda till säkerhetskrav finns i Sverige ett utjämningsystem. Samtidigt utgår ett statligt driftsbidrag till dessa flygplatser. Enligt motionärerna är det ofta svårt för de regionala flygplatserna att uppnå lönsamhet i verksamheten, och ett ekonomiskt stöd blir därför nödvändigt för att säkra tillgängligheten i hela landet. Eftersom de regionala flygplatserna ofta driver trafik till Swedavias flygplatser bör Swedavia enligt motionärerna kompensera de regionala flygplatserna i form av driftsstöd. Motionärerna anser att med en sådan modell skulle flyget kunna finansiera sig självt utan att påverka statsbudgeten samtidigt som flygets framtid i hela Sverige säkras.

Behovet av åtgärder för att värna de regionala flygplatsernas konkurrenskraft framhålls också av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C) i följdmotion 2018/19:3071 som väckts med anledning av proposition 2018/19:111 Ändringar i lagen om marktjänster, se föregående avsnitt. Motionärerna pekar på att det är en rimlig princip att tillsynsverksamheter bekostas med avgifter men att Transportstyrelsen bör hålla dessa avgifter på en generell nivå för flygplatser som inte blir föremål för någon omfattande tillsynsverksamhet. Motionärerna pekar på att de icke-statliga flygplatserna har en välkänt prekär situation och att regeringen har tillsatt en s.k. flygplatsöversyn för att se över statens långsiktiga roll som stödgivare för icke-statliga flygplatser. Denna översyn har ännu inte redovisats. Motionärerna framhåller att icke-statliga flygplatser är mer sårbara för nya kostnader än statliga flygplatser och att de inte behöver nya statliga pålagor. I stället vore det enligt motionärerna angeläget att regeringen skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för icke-statliga flygplatser. Därmed anser motionärerna att regeringen bör följa upp Transportstyrelsens bemyndigande för avgifterna så att dessa blir rimliga och att Transportstyrelsen bör undersöka möjligheterna att frånga principerna om full kostnadstäckning för icke-statliga flygplatser om kostnaderna blir omotiverat höga i jämförelse med vad som kan förutses.

Utskottets ställningstagande

Stöd till regionala flygplatser

Utskottet vill inledningsvis peka på att icke-statliga flygplatser med upp-handlad flygtrafik kan ansöka om årligt statligt driftsbidrag för att täcka delar av underskottet i flygplatsens drift. Syftet med driftsbidraget är att bidra till att säkerställa en interregional flygtrafikförsörjning i hela landet.

När det gäller frågor om finansiering av de icke-statliga flygplatserna har utskottet behandlat sådana vid flera tidigare tillfällen. Riksdagen riktade hösten 2016 ett tillkännagivande till regeringen om att den i sin aviserade flygstrategi bör värna de regionala flygplatserna (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Utskottet pekade på att den ekonomiska situationen är bekymmersam för många regionala flygplatser. Utskottet pekade även på att det mot bakgrund av att EU-kommissionen för närvarande genomför granskningar av en rad regionala flygplatser som får statsstöd råder en osäkerhet om hur framtiden ska bli för dessa.

I den svenska flygstrategi som regeringen beslutade om i januari 2017 konstaterar regeringen att det för närvarande bedrivs linjetrafik vid 28 icke-statliga flygplatser i Sverige och att den stora majoriteten av dessa redovisar återkommande driftunderskott. Vidare pekar regeringen på att staten därför sedan 1999 bidrar med transportpolitiskt motiverat ekonomiskt stöd för driften av vissa icke-statliga flygplatser. Enligt regeringen har det statliga driftsstödet under de senaste åren uppgått till totalt ca 103 miljoner kronor årligen. I strategin framhålls de regionala icke-statliga flygplatsernas betydelse i transportsystemet för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. Utskottet vill i sammanhanget särskilt peka på vad som framhålls i strategin om att även långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering och användande av ny teknik på sikt bör kunna minska behoven av offentliga stöd till flygplatser. I de fokusområden och prioriteringar som anges i den svenska flygstrategin ingår att det bör göras en översyn av de svenska flygplatserna med utgångspunkt i att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser.

Utskottet noterar vidare att regeringen i budgetpropositionen för 2018 framhöll att de statliga bidragen till de icke-statliga flygplatserna är betydelsefulla för finansieringen av driften av dessa flygplatser, men bör ses ur ett trafikslagsövergripande perspektiv (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22). Detta innebär att stöd ska kunna lämnas till en flygplats om det saknas tillfredsställande kollektiva transportalternativ. Vidare uttalades att stödet ska ses som ett komplement till flygplatsernas egen finansiering genom rörelseintäkter och att långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering och användande av ny teknik på sikt bör kunna minska behoven av offentliga stöd till flygplatser.

Utskottet vill vidare peka på att utskottet vid flera tillfällen tidigare har behandlat frågor om stöd till regionala flygplatser och att riksdagen i samband med budgetberedningen i december 2017 beslutade om att rikta två tillkännagivanden till regeringen (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22, bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104). I det första tillkännagivandet framhölls behovet av en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft. I det andra tillkännagivandet framhölls behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna. Utskottet framhöll att det behövs ett mer systematiskt arbete än i dag för att stärka villkoren för svenskt flyg så att de regionala flygplatserna och deras fortlevnad värnas.

Mot denna bakgrund välkomnar utskottet regeringens redovisning i skrivelse 2018/19:75 om att det med anledning av tillkännagivandena pågår ett internt arbete inom Regeringskansliet med en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna, i enlighet med den nationella flygstrategin, och att denna påbörjades och fortsatte under 2018 för att ligga till grund för ett tydliggörande av statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser. Vidare anges att översynens övergripande utgångspunkter är de transportpolitiska målen och att översynen omfattar de stöd som staten i dag bidrar med till icke-statliga flygplatser. Enligt uppgift från Infrastrukturdepartementet i april 2019 planeras den interna utredning som pågår inom departementet av de regionala flygplatserna slutföras sommaren 2019.

Regeringen överlämnade i juni 2018 skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 till riksdagen (skr. 2017/18:278). I skrivelsen redogör regeringen för planeringsarbetet och sitt beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. När det gäller luftfart noterar utskottet att i den redovisning som lämnas för pågående investeringar och åtgärder anges statligt investeringsstöd till en landningsbana vid Sälens flygplats.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att infrastrukturministern den 5 mars 2019 besvarade en skriftlig fråga (fr. 2018/19:304) om nedläggningar av flygplatser i mellersta Sverige. Infrastrukturministern påminde i sitt svar om att det i regeringens flygstrategi understryks att flyget spelar en stor roll i transportsystemet för de långväga inrikes och utrikes persontransporterna. Infrastrukturministern hänvisade också till att det framgår av strategin att de icke-statliga regionala flygplatserna, vid sidan av det statliga basutbudet, har en viktig roll att spela för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. Infrastrukturministern pekade samtidigt på att ett ökat flygresande ger negativa konsekvenser för klimatet och miljön och att regeringen ser att miljö- och klimatpåverkan från flyget ska minska. Infrastrukturministern konstaterade att de icke-statliga regionala flygplatserna företrädesvis ägs av sina värdkommuner och att det i vissa fall är flera kommuner som tillsammans, eller med en region, äger flygplatsen samt att det även finns privat ägda flygplatser där det bedrivs linjetrafik. Infrastrukturministern konstaterade

avslutningsvis att det är ägaren till en flygplats som ansvarar för beslut om en eventuell nedläggning. Utskottet har inte någon annan uppfattning i denna fråga.

Särskilt om avgifter för tillsyn vid regionala flygplatser när det gäller lagen om marktjänster

Utskottet ställer sig tidigare i detta betänkande bakom den proposition som överlämnades till riksdagen i april 2019 om ändringar i lagen om marktjänster på flygplatser (prop. 2018/19:111). I propositionen lämnas förslag om bl.a. tillsyn och tillsynsavgifter när det gäller efterlevnaden av lagen om marktjänster på flygplatser.

Mot bakgrund av vad som anförs i följdmotion 2018/19:3071 (C) om avgifter för tillsynsverksamhet vill utskottet framhålla att när det gäller tillsynens omfattning och utövning uttalar regeringen uppfattningen att detta särskilt bör anpassas till den verklighet som råder på de mindre flygplatserna där förutsättningarna för att bedriva marktjänster är annorlunda än på en stor flygplats. När det gäller föreskrifter om avgifter för tillsyn konstaterar regeringen bl.a. att Transportstyrelsens tillsyn finansieras på sådant sätt att myndigheten har bemyndigande att ta ut avgifter för sin verksamhet och att den ordning som gäller inom samtliga fyra trafikslag innebär att den som är föremål för tillsyn betalar en avgift som enligt huvudregeln får uppgå till myndighetens självkostnad för arbetet. Regeringen påminner i sammanhanget om att ordningen med avgifter för delar av Transportstyrelsens verksamhet har gällt sedan 2011 då den antogs av riksdagen (prop. 2010/11:30, bet. 2010/11:TU6). Regeringen pekar även på att den dåvarande regeringen motiverade sitt förslag med en önskan om att åstadkomma en enhetlig finansiering av myndighetens verksamhet inom samtliga trafikslag och åsikten att de som faktiskt nyttjar myndighetens tjänster, snarare än hela skattekollektivet, bör stå för kostnaderna. Utskottet anser i likhet med regeringen att denna huvudprincip bör fortsätta att gälla.

Regeringen uttalar i propositionen att den har förtroende för myndighetens möjlighet att skapa ett tillsynssystem som är effektivt men som inte lägger onödiga bördor, vare sig ekonomiska eller administrativa, på tillsynsobjekten. Kostnaden bör enligt regeringen också ses i ljuset av att en sund konkurrens därmed upprätthålls och missförhållanden motverkas. Regeringen pekar även på att den också följer upp hur tillsynsavgifter slår mot olika branscher inom olika områden och att detta arbete hittills har resulterat i vissa undantag från principen om full kostnadstäckning för myndighetens tillsynsverksamhet i vissa fall. Utskottet är positivt till regeringens uttalanden och finner därmed inte anledning att ta något initiativ med anledning av följdmotionen.

Upphandlad flygtrafik

När det gäller upphandling av flygtrafik vill utskottet inledningsvis peka på att det i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om

gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen bl.a. finns regler som anger under vilka förutsättningar och på vilket sätt en medlemsstat kan köpa regelbunden flygtrafik. Av förordningen följer att medlemsstaten först måste införa allmän trafikplikt på flyglinjen och att allmän trafikplikt endast ska införas 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. I förordningen fastställs även ramarna för när den planerade allmänna trafikplikten är att bedöma som nödvändig och adekvat. När det råder allmän trafikplikt på en flyglinje får lufttrafikföretag utöva regelbunden lufttrafik på linjen endast under förutsättning att lufttrafikföretaget uppfyller samtliga krav i den allmänna trafikplikten. Om inget lufttrafikföretag utövar lufttrafik på en flyglinje i enlighet med den allmänna trafikplikten kan medlemsstaten begränsa tillträdet till flyglinjen till ett lufttrafikföretag. Det är således beslutet om allmän trafikplikt som styr vad det är för trafik som ska eller kan åstadkommas, dvs. regelbunden flygtrafik kan inte upphandlas utan att beslut om allmän trafikplikt finns och regelbunden flygtrafik kan inte heller köpas i en omfattning som går utöver vad som föreskrivs i den allmänna trafikplikten.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att Trafikverket är den myndighet som har i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls av någon annan och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet, vilket kan beskrivas som ett basutbud för dagligt resande. Utskottet delar därmed den uppfattning som infrastrukturministern uttalade i ett svar på en interpellation den 24 oktober 2017 om regler om trafikplikt och att det även i fortsättningen är Trafikverket som ska sköta uppgiften att analysera vilken interregional kollektivtrafik som bör omfattas av allmän trafikplikt i syfte att minska bristerna i tillgängligheten (ip. 2017/18:25).

Avtalen med anledning av trafikplikten upphandlas i form av en tjänstekoncession och innebär att ersättningen för tjänsterna helt eller delvis utgörs av rätten att utnyttja tjänsten. Ett avtal om en tjänstekoncession innebär att företaget som utför tjänsten tar på sig driftsansvaret inklusive den ekonomiska risken för verksamheten. Företaget får rätten att ta betalt av dem som använder tjänsterna, vilket också kan kombineras med en ersättning från den upphandlande myndigheten. I EU:s lufttrafikförordning finns regler om att ersättningen inte får överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostnaden som uppkommer vid fullgörandet av varje allmän trafikplikt, med hänsyn till lufttrafikföretagets intäkter i samband med detta, samt till en rimlig vinst.

Den nuvarande avtalsperioden för den samhällsköpta flygtrafiken som Trafikverket svarar för inleddes 2015 och avslutas under 2019. Inför att den nu pågående avtalsperioden kommer att upphöra har Trafikverket utrett behovet av flygtrafik för perioden oktober 2019 till oktober 2023. Utredningen

har syftat till att belysa vilka brister det finns i tillgängligheten för berörda kommuner och ta ställning till om dessa brister kan åtgärdas av Trafikverket genom att besluta om allmän trafikplikt och vid behov avtala om flygtrafik eller vidta andra, mer ändamålsenliga, åtgärder som kan lösa tillgänglighetsproblemen. Om en trafik är transportpolitiskt motiverad eller inte, vilken utformning den bör ha, om det finns förutsättningar att bedriva trafiken kommersiellt eller i samverkan med andra aktörer samt vilken eventuell ersättning som är rimlig bedöms efter ett antal olika villkor i olika utredningssteg. I utredningsprocessens olika steg ingår att göra en behovsanalys, bedöma om trafiken kan drivas kommersiellt, bedöma om samverkansinsats, bedöma om insatsens prioritet relativt andra insatser, stämma av mot Trafikverkets villkor för trafikavtal, stämma av mot transportpolitiska mål, stämma av mot regionala mål, utforma förslag till insats, remissbehandla samt att lämna förslag till insats. Resultatet av utredningen finns presenterat i Trafikverkets rapport Flygutredning 2019–2023 – Utredning inför beslut om allmän trafikplikt.

Med utgångspunkt från vidtagna utredningsinsatser genomför Trafikverket för närvarande en upphandling för perioden oktober 2019–oktober 2023 som enligt Trafikverket ställer delvis nya krav på operatörernas ekonomi och trafikens kvalitet. Enligt Trafikverket ska upphandlingen tillsammans med en tydligare uppföljning av trafiken från Trafikverkets sida bidra till en stabil flygtrafik för resenärerna. Upphandlingen omfattar fyra linjer med mellanlandningar och tre linjer med direkttrafik enligt följande:

- Pajala–Luleå
- Östersund–Umeå
- Sveg–Stockholm/Arlanda
- Gällivare–Arvidsjaur–Stockholm/Arlanda
- Hemavan–Kramfors–Stockholm/Arlanda
- Vilhelmina–Lycksele–Stockholm/Arlanda
- Torsby–Hagfors–Stockholm/Arlanda.

När det gäller kvalitetskraven i Trafikverkets upphandling av transportpolitiskt motiverad flygtrafik välkomnar utskottet vad Trafikverket angett om att det förfrågningsunderlag som har tagits fram har utformats för att uppnå en stabilare trafik för perioden som den upphandlade flygtrafiken ska gälla, dvs. 2019–2023. Utskottet konstaterar i sammanhanget att beslut om avtal med anledning av upphandlingen inte kan tecknas förrän riksdagen i juni 2019 har fattat beslut om vårändringsbudgeten.

När det gäller frågan om möjligheten att införa krav på s.k. genomgående biljetter i upphandling av transportpolitiskt motiverad flygtrafik vill utskottet peka på att Trafikverket har gjort bedömningen att det inte skulle vara förenligt med gällande regler i EU:s luftfartsförordning att införa sådana krav i upphandlingen för 2019–2023.

Sammanfattande bedömning

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla de regionala flygplatsernas betydelse för olika delar av Sverige. När det gäller stöd till regionala flygplatser kan utskottet konstatera att kommissionen i juni 2017 fastställde nya riktlinjer för offentliga investeringar samt för driftsstöd till bl.a. flygplatser. Utskottet vill vidare peka på att det i enlighet med den nationella flygstrategin pågår en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna inom Regeringskansliet som ska ligga till grund för ett tydliggörande av statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser. När det gäller allmän trafikplikt inom flyget vill utskottet peka på att Trafikverket för närvarande genomför en upphandling för perioden oktober 2019–oktober 2023 som enligt Trafikverket ställer delvis nya krav på operatörernas ekonomi och trafikens kvalitet. Utskottet finner mot denna bakgrund inte anledning att ta något initiativ på området och avstyrker därmed motionerna 2018/19:461 (L) yrkandena 1 och 2, 2018/19:586 (M), 2018/19:1118 (SD) yrkande 6, 2018/19:2088 (S) yrkande 1, 2018/19:2208 (S), 2018/19:2223 (C), 2018/19:2282 (M), 2018/19:2417 (C), 2018/19:2427 (C) yrkande 5, 2018/19:2519 (C), 2018/19:2555 (C), 2018/19:2734 (KD) yrkande 70, 2018/19:2735 (KD) yrkande 9, 2018/19:2901 (M) yrkande 24 och 2018/19:3071 (C).

Bromma flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om Bromma flygplats. Utskottet hänvisar till att det inte vill föregripa resultatet av Arlandarådets arbete.

Jämför reservation 6 (SD) och 7 (KD).

Bakgrund

Den 15 oktober 2014 enades 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 såvida förhandlingarna med den förhandlingsperson som regeringen utsett visar att Bromma flygplats kan avvecklas utan att förutsättningarna för jobb och utveckling i regionen försämras.

Riksdagen har därefter riktat flera tillkännagivanden till regeringen om Bromma flygplats. Den 18 december 2014 beslutade riksdagen 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). Regeringen utsåg tidigare samma dag en särskild samordnare för att utreda framtiden för Bromma flygplats. I samordnarens

uppdrag ingick att efter en förväntad begäran från Stockholms kommun pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. Enligt direktiven skulle uppdraget redovisas till Regeringskansliet senast den 20 oktober 2016. I mars 2015 riktade riksdagen åter ett tillkännagivande till regeringen om Bromma flygplats. I tillkännagivandet angavs att regeringen tydligt bör ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte ska läggas ned (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144).

Regeringen beslutade vid sitt sammanträde den 18 december 2015 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). Den statliga samordnaren redovisade den 31 mars 2016 en rapport och konstaterade i den bl.a. att flyget spelar en avgörande roll för längre resor i Sverige och för internationella resor och att frågorna om tillgänglighet därför är viktiga. I rapporten redovisade samordnaren vidare att det är viktigt att utveckla kapaciteten och effektiviteten vid Arlanda flygplats och att det är nödvändigt att bygga ut Arlanda för att stärka flygplatsens konkurrenskraft och roll som ett nationellt viktigt transportnav. Samordnaren uttalade vidare att Bromma flygplats inte har någon framtid när Arlanda klarar Stockholmsregionens hela behov av flygkapacitet. Samordnaren ansåg att det finns ledig kapacitet på Arlanda också i högrafik kommer en långsiktig planerad överflyttning av flygtrafiken från Bromma till Arlanda inte att påverka tillgängligheten negativt.

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2018/19:1118 betydelsen av att bevara Bromma flygplats (yrkande 7). Motionärerna pekar på att Stockholm är landets starkaste tillväxtmotor och en attraktiv plats för både företag och privatpersoner. För att Stockholm ska fortsätta att vara attraktivt, särskilt för företag, krävs enligt motionärerna goda flygkommunikationer till och från Bromma. Motionärerna menar att en nedläggning av Bromma flygplats skulle hota ett stort antal arbetstillfällen. Motionärerna pekar vidare på att Arlanda behöver Bromma flygplats eftersom Arlanda är nära sitt kapacitetsmaximum och i dagsläget inte kan ta över trafiken från Bromma. Motionärerna hänvisar även till internationella jämförelser som visar att Arlanda ligger långt ned i rankingen när det gäller närhet till stadskärnan. En nedläggning av Bromma riskerar enligt motionärerna även att få stora konsekvenser för ett antal orter ute i landet och Bromma har därmed ett stort värde för Sveriges näringsliv i sin helhet.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2018/19:2734 betydelsen av att utveckla Bromma flygplats (yrkande 63). Motionärerna

pekar på att Stockholm växer med rekordfart och behöver sin citynära flygplats Bromma. Befolkningen ökar och Stockholm har stor betydelse som ekonomiskt nav och tillväxtmotor i den svenska ekonomin och välfärden. Motionärerna pekar på att Stockholm behöver snabba transporter både inrikes och utrikes och att Bromma flygplats har stor betydelse för de regionala flygplatsernas och landsbygdens tillgänglighet och överlevnad. Motionärerna menar att konsekvenserna av en nedläggning av Bromma flygplats skulle påverka hela landet och möjligheten till en önskvärd regional utveckling. Bromma och Arlanda kompletterar enligt motionärerna varandra då Arlanda flygplats ligger en bit utanför city samt saknar kapacitet att ta hand om Brommas flygtrafik. Även om Arlanda flygplats håller på att rustas för högre kapacitet räcker detta inte för att klara av dagens och morgondagens flygtrafik. Bromma flygplats knyter samman landet på många sätt, men är även viktig för internationell flygtrafik till och från Sverige. Enligt motionärerna är Bromma därför ingen lokal fråga utan har i stället ett nationellt intresse.

Utskottets ställningstagande

När det gäller Bromma flygplats kan utskottet konstatera att det återkommande behandlat motionsyrkanden om Bromma flygplats och dess betydelse, senast våren 2018 (bet. 2017/18:TU10). Riksdagen har även riktat ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats (bet. 2015/16:TU14, rskr. 2015/16:226).

Regeringen redovisar med anledning av riksdagens tillkännagivande i regeringens skrivelse 2018/19:75 som överlämnades till riksdagen den 14 mars 2019 att den i maj 2017 beslutade om att inrätta ett Arlandaråd för att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, lufrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Utskottet konstaterar att regeringen i sin redovisning pekade på att Arlandarådets arbete pågår och beräknas avslutas i sin nuvarande form under det första kvartalet 2019. Regeringen redovisade att ärendet bereds vidare och att riksdagens tillkännagivande om Bromma flygplats ännu inte är slutbehandlat.

Utskottet vill även peka på att infrastrukturministern den 11 april 2019 besvarade en skriftlig fråga om huruvida regeringen avser att förlänga Arlandarådets förordnande, eller om rådet i och med överlämningen av färdplanen kommer att avvecklas (fr. 2018/19:512). I sitt svar anger infrastrukturministern att förordnandet för Arlandarådets ledamöter tidigare har förlängts t.o.m. den 31 mars 2019 och att ingen ytterligare förlängning av förordnandet har gjorts därefter.

Då utskottet inte finner anledning att föregripa resultatet av Arlandarådets arbete avstyrker utskottet motionerna 2018/19:1118 (SD) yrkande 7 och 2018/19:2734 (KD) yrkande 63.

Marktransporter till flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om järnvägstrafik mellan flygplatserna Kastrup och Sturup. Utskottet hänvisar bl.a. till den åtgärdsplanering som har beslutats genom den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet för planeringsperioden 2018–2029.

Motionen

Tobias Billström m.fl. (M) framhåller i motion 2018/19:1216 betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige (yrkande 6). Motionärerna pekar på att Copenhagen Airport (Kastrup) och Malmö Airport (Sturup) kompletterar varandra väl och att de tillsammans utgör de viktigaste navet i flygtrafiken för södra Sverige. För att skapa bättre förutsättningar för ett ömsesidigt kapacitetsutnyttjande på de båda flygplatserna behöver förbindelserna mellan dem enligt motionärerna förbättras avsevärt. Därför behöver arbetet med planering av järnvägstrafik mellan de båda flygplatserna via Malmö komma igång. Enligt motionärerna skulle hela regionen gagnas av en bättre tillgänglighet till Malmö Airport, som utöver att vara en viktig flygplats för passagerar- och fraktrafik även är en stor arbetsplats.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner inledningsvis om att med utgångspunkt i den planeringsprocess som presenterades i infrastrukturproposition 1992/93:176 (bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) genomförs planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. När riksdagen fattat beslut med anledning av propositionen följer det andra steget, åtgärdsplaneringen. Trafikverket och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. Samhällsekonomiska analyser spelar en central roll i detta arbete. De nationella planerna fastställs därefter av regeringen medan länsplanerna fastställs i länen. Regeringen redovisar skriftligen sitt slutliga ställningstagande till riksdagen. Den statliga infrastrukturplaneringen har resulterat i åtgärdsplaner för en period på cirka tio år.

Riksdagen beslutade den 13 december 2016 om den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslag under perioden 2018–2029 (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Regeringen beslutade den 23 mars 2017 om ett uppdrag till

Trafikverket att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet för planperioden 2018–2029. Regeringen fastställde genom beslut den 31 maj 2018 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 och definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för 2018–2029. I skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 redogör regeringen för planeringsarbetet och innehållet i regeringens beslut.

Trafikutskottet har under våren 2019 behandlat skrivelsen i betänkandet Infrastrukturfrågor (bet. 2018/19:TU5). I betänkandet pekar utskottet bl.a. på att det under allmänna motionstiden 2017/18 och 2018/19 väcktes ett stort antal motioner om olika infrastrukturprojekt, främst väg- och järnvägssträckningar i landet, och att motionärerna i flertalet fall lämnar konkreta förslag på sträckningar och olika projekt, men att det också finns motionsförslag som mer allmänt pläderar för satsningar på trafikens infrastruktur i vissa regioner eller landsdelar. Utskottet påminner om att utskottet avvisade sådana motionsyrkanden med hänvisning till den gällande planeringsordningen som innebär att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor och att sådana i stället bör avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2018/19:1216 (M) yrkande 6.

Ett gemensamt europeiskt luftrum

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att öka takten i genomförandet av ett gemensamt europeiskt luftrum. Utskottet pekar på vidtagna och pågående initiativ för att förbättra kapaciteten och effektiviteten i flygtrafiktjänsten och även möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter.

Jämför reservation 8 (M).

Bakgrund

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 en ram för att skapa 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 Plus) till Europaparlamentet och rådet i avsikt att påskynda genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet för att

hjälpa lufrummets användare i en besvärlig global konkurrensutsatt miljö och främja ekonomisk utveckling. Förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet om SES II Plus är ännu inte avslutade.

Motionen

Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) påtalar i kommittémotion 2018/19:2895 behovet av att driva på för att påskynda genomförandet av Single European Sky (yrkande 16). Motionärerna pekar på de höga kostnader som årligen uppstår till följd av ineffektivitet inom det europeiska lufrummet. Flygtrafiken växer för varje år, och detta kräver enligt motionärerna en mer effektiv användning av lufrummet. Motionärerna pekar på att EU:s program Single European Sky bidrar till ett effektivt och miljömässigt bättre användande av lufrummet genom att möjliggöra för ett gemensamt europeiskt lufrum där flygbolag kan frångå landsgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Detta skapar kortare väntetid i luften innan flygen kan landa. Genom att ha ett gemensamt lufrum skulle flygets utsläpp enligt motionärerna kunna minska med 10 till 12 procent. Enligt motionärerna är det oroande att arbetet med att få systemet på plats drar ut på tiden. I stället bör genomförandet av Single European Sky prioriteras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att regeringen i den svenska flygstrategin som presenterades i januari 2017 framhåller att Sverige ska fortsätta att vara ledande i effektiviseringen av lufrummet i samverkan med andra länder.

Riksdagen beslutade i mars 2018 om att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör prioritera arbetet med Single European Sky för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska lufrummet (bet. 2017/18:TU10, rskr. 2017/18:198). Utskottet pekade bl.a. på att arbetet med att få till stånd ett gemensamt europeiskt lufrum går alltför långsamt och att tempot behöver öka för att undanröja nuvarande hinder och bromsklossar. Utskottet framhöll vikten av att Sverige ska fortsätta att vara ledande i effektiviseringen av lufrummet i samverkan med andra länder. Utskottet pekade även på att med ett gemensamt europeiskt lufrum skulle kapaciteten i lufrummet kunna öka och bränsleförbrukningen minska, vilket också innebär lägre utsläpp och kostnader.

Med anledning av riksdagens tillkännagivande understryker regeringen i skrivelse 2018/19:75 som överlämnades till riksdagen i mars 2019 att ett fullt genomförande av det gemensamma europeiska lufrummet, även kallat Single European Sky (SES), är en viktig åtgärd för att förbättra kapaciteten och effektiviteten i flygtrafiktjänsten och även möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter. Regeringen pekar vidare på att Sverige i dag jämfört med andra EU-stater i hög grad uppnår målen som är överenskomna på EU-

nivå (PRB Annual Monitoring Report and Recommendations 2017). Regeringen pekar även på att ett led i uppfyllandet av de europeiska målen är att Sverige tillsammans med Danmark har inrättat ett geografiskt funktionellt luftrumsblock och i dag erbjuder unikt integrerade och operationella undervägstjänster till luftrumsanvändarna genom den gemensamma organisationen Nordic United Air Traffic Control (NUAC). Inom det svensk-danska gemensamma luftrummet och tillsammans med Estland, Finland, Lettland och Norge erbjuds fri ruttplanering för att möjliggöra kortast möjliga flygväg mellan två orter (FRA – Free Route Airspace). Enligt regeringen skulle en s.k. prestationsplan för det svenska luftrummet för perioden 2020–2024 (även kallad RP3 – Referensperiod 3) tas fram under 2018 och början av 2019. Transportstyrelsen ledde arbetet och andra berörda myndigheter samt luftrumsanvändarna hade insyn i det. Prestationsplanen ska vara vägledande för tillhandhållandet av tjänster inom och avgifter för den flygtrafikledning som kommer att tillhandahållas under den aktuella perioden. Regeringen redovisar avslutningsvis att riksdagens tillkännagivande inte är slutbehandlat utan att ärendet bereds vidare.

Utskottet finner mot bakgrund av vad som redovisas ovan inte anledning att ta något ytterligare initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2018/19:2895 (M) yrkande 16.

Minskad klimatpåverkan från luftfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder för att minska luftfartens klimatpåverkan. Utskottet pekar på att insatser på nationell och internationell nivå för att främja och stimulera användningen av biodrivmedel och insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan har mycket stor betydelse för den pågående och framtida utvecklingen. Utskottet välkomnar även den utredning som regeringen har låtit genomföra om ökad användning av biodrivmedel för flyget liksom regeringens ställningstagande att Sverige bör vara pådrivande i internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå blir så effektiva och optimala som möjligt för att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning.

Jämför reservation 9 (M), 10 (SD) och 11 (KD) samt särskilt yttrande 2 (C) och 3 (L).

Bakgrund

Åtgärder för att främja en fossiloberoende transportsektor och fortsatt övergång till förnybara bränslen berör flera olika politikområden och utskott. Inom trafikutskottets beredningsområde faller främst olika åtgärder i trafikens

infrastruktur inklusive tillgång till alternativa drivmedel samt vissa fordonsfrågor.

Trafikutskottet har vid flera tidigare tillfällen berett motioner som tar upp frågor relaterade till minskade utsläpp från luftfarten.

Riksdagen riktade våren 2016 ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel i luftfarten (bet. 2015/16:TU9, rskr. 2015/16:193). Trafikutskottet framhöll att en väl fungerande luftfart är en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling. Utskottet framhöll vidare betydelsen av en hållbar luftfart med minskad miljöpåverkan som också bidrar till kampen mot klimatförändringar.

I budgetpropositionen för 2018 pekade regeringen på den svenska flygstrategin som beslutades den 26 januari 2017 och att regeringen där redogjorde för hur den avser att behandla riksdagens tillkännagivande. Regeringen konstaterade att det av strategin bl.a. framgår att det finns fortsatt potential att minska flygets klimatpåverkande utsläpp. Utvecklingen av nya motorer, nya material, ny teknik och nya processer som minskar bränsleförbrukningen måste enligt regeringen fortsätta att stödjas, och bränsleceller, eldrift och solenergi är bara några nya tekniker som har testats. Enligt regeringen kan även förnybara bränslen bidra till att minska utsläppen. Merkostnaderna för biobränsle för flyget är dock fortfarande höga, och incitamenten för flygbolag att efterfråga biobränsle bedöms därför vara låga. Regeringen anser att ett fortsatt arbete behöver göras för att se över marknadsförutsättningarna för bl.a. biobränsle. Regeringen pekade på att Statens energimyndighet har fått i uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet och ta fram en strategisk plan för detta. Enligt regeringen är detta en viktig del i regeringens arbete för ett ökat fossiloberoende inom samtliga trafikslag, inklusive flyget. Uppdraget redovisades i april 2017 med en strategisk plan där Statens energimyndighet, Trafikverket, Naturvårdsverket, Boverket, Trafikanalys och Transportstyrelsen även tagit fram förslag till åtaganden och åtgärder i omställningen. Regeringen ansåg med detta att tillkännagivandet var slutbehandlat.

Riksdagen har även gjort ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för globala lösningar där luftfarten kan bära sina klimatkostnader (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101).

I budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) redovisade regeringen att FN:s flygorgan ICAO i början av oktober 2016 fattade beslut om att införa ett globalt klimatstyrmedel för internationellt flyg och att beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Regeringen pekade vidare på att den bedrev ett aktivt påverkansarbete i de förhandlingar som föregick ICAO:s beslut och att regeringen kommer att fortsätta att vara aktiv i arbetet med att införa ICAO:s globala klimatstyrmedel så att det blir miljömässigt effektivt och så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer. Regeringen konstaterade att den har varit och kommer att fortsätta vara aktiv i detta arbete och ansåg med detta att tillkännagivandet var slutbehandlat.

Våren 2017 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle (bet. 2016/17:TU12, rskr. 2016/17:220). I betänkandet framhöll utskottet bl.a. betydelsen av en hållbar luftfart med minskad miljöpåverkan som också bidrar till kampen mot klimatförändringarna. Utskottet pekade även på att det är positivt med de stora framsteg som har gjorts vad gäller användandet av biodrivmedel och att denna utveckling måste fortsätta samt underströk betydelsen av att främja forskning om och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin. Utskottet menade att med rätt incitament kan användningen av biodrivmedel öka även om det för närvarande är billigare att använda fossila drivmedel än biodrivmedel. Utskottet pekade även på att åtgärder och styrmedel som bl.a. differentierade start- och landningsavgifter, gröna inflygningskorridorer och energieffektiva flygplan kan bidra till att minska flygets klimatpåverkan. Utskottet framhöll vidare vikten av att skynda på processen med att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum eftersom kapaciteten i luftrummet skulle kunna öka med detta, medan bränsleförbrukningen minskar, vilket minskar utsläppen och kostnaderna. Utskottet välkomnade även det beslut som ICAO fattade i oktober 2016 om att införa ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg, då utskottet ansåg att ett ökat samarbete över landsgränserna och internationella avtal är det enda sättet att verkligen kunna hantera klimatutmaningen.

Trafikutskottets arbete med luftfarten inom ramen för forskning och framtid

Trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor fick i september 2013 efter beslut i utskottet i uppdrag att låta ta fram en studie om framtidens flyg, avgränsad till civilt flyg. Till de aspekter som arbetsgruppen ville få belysta hörde bl.a. forskning och utveckling kring flygbränsle, flygmotorer, flygplanskonstruktion, trafikledning (bl.a. trafikrutter och grön flygning) samt utsläpp. En viktig utgångspunkt för arbetet var att belysa flygets nuvarande och framtida påverkan på miljön och klimatet samt förutsättningarna för ett framtida hållbart flyg. För att beskriva och sammanställa kunskap inom området fick fyra forskare och experter i uppdrag att ta fram faktaunderlag om kunskapsläget med fokus på frågor om utsläpp och flygets påverkan på miljön och klimatet inom respektive expertområde. I uppdraget ingick att identifiera såväl tekniska lösningar som kan tänkas vara i bruk 2030 som mer långsiktiga och visionära innovationer och projekt. Rapporten Framtidens flyg (2013/14:RFR16) visade bl.a. att det finns tekniska och operativa lösningar för ett framtida hållbart flyg. Effektiviseringar pågår såväl inom ramen för etablerade tekniker och metoder som med hjälp av mer radikala lösningar. Samtidigt konstaterades att det finns stora hinder för att införa ny teknik. Höga säkerhetskrav gör att ny teknik måste prövas under lång tid innan den kan

certifieras. Flygplan, motorer och bränslen har utvecklats tillsammans, och nya bränslen måste fungera i den befintliga flygplansflottan. Flygmarknaden är till sin natur en global marknad, och alla flygplan ska kunna tanka i princip överallt, vilket skapar långa omställningstider. Stora investeringskostnader och hård konkurrens leder dessutom till en försiktighet hos aktörer som investerar i ny flygteknik. I rapporten framförs att internationellt och långsiktigt samarbete bedöms vara den bästa grunden för ett hållbart framtida flyg.

Mot bakgrund av riksdagens beslut om att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta 2030 beslutade utskottet i juni 2017 om att genomföra en studie med syftet att identifiera alternativ för att öka andelen icke-fossila transporter i Sverige de närmaste åren för att nå 2030-målet. Särskilt intresse riktades dels mot frågan om tillgång till drivmedel i hela landet, dels mot tillgången till inhemska råvaror och möjligheter till inhemsk produktion. I mars 2018 publicerades rapporten Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan – flytande, gasformiga och elektriska drivmedel inom vägtrafik, sjöfart, luftfart och spårbunden trafik (2017/18:RFR13). I rapporten konstateras bl.a. att inom luftfartsområdet är fyra icke-fossila jetbränslen certifierade för inblandning: hydroprocessed esters and fatty acids (HEFA), Fischer–Tropsch-diesel (FT-diesel), synthetic iso-paraffin (SIP) och alcohol-to-jet (ATJ). Rapporten pekade vidare på att det även görs försök med eldrift inom luftfarten. Eftersom studien fokuserar på alternativ som kan användas inom en relativt snar framtid riktades studiens intresse mot alternativen HEFA och FT-diesel.

Motionerna

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) framhåller i kommittémotion 2018/19:26 behovet av att införa effektiva styrmedel som leder till teknikutveckling och minskade utsläpp (yrkande 5). För att Sverige och den svenska flygbranschen ska kunna bli ledande i en grön omställning vill motionärerna införa krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle för att säkerställa att utsläppen från flygandet minskar på riktigt. Motionärerna vill vidare införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle. Sverige bör enligt motionärerna även ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle. Motionärerna vill också göra en riktad satsning på forskning och utveckling av biobränslen för flyget.

Hanna Westerén (S) framhåller i motion 2018/19:705 behovet av att överväga insatser för att premiera s.k. gröna inflygningar. Begreppet gröna inflygningar används för att beskriva optimala förutsättningar för ett flygplan att flyga med minsta möjliga bränsleförbrukning/miljöpåverkan under sjunkfasen. Motionären pekar på att gröna inflygningar är långt ifrån standard och att de bl.a. är beroende av bra väder och särskild navigationsutrustning.

Samtidigt ser allt fler flygplatser och bolag enligt motionären fördelarna med metoden då den kan spara på både miljön, kostnaderna och bullret.

Mathias Tegnér m.fl. (S) påtalar i motion 2018/19:1076 behovet av minskade klimatutsläpp från flygtrafiken. Motionärerna pekar på att mycket tyder på att världen står inför en stor mänsklig och miljömässig katastrof på grund av jordens temperaturökning. Motionärerna pekar på att luftfarten är en internationell bransch där olika länders intressen spelar in och att det därför har varit mycket svårt att komma överens om kraftfulla åtgärder. Enligt motionärerna måste alternativa regleringar komma till stånd både inom EU och internationellt. Motionärerna pekar vidare på att den offentliga sektorn är en stor aktör och konsument inom flyget och att det är viktigt att den är ett föredöme när det gäller att välja tåget när så är möjligt liksom att fler möten genomförs på distans. Enligt motionärerna bör alla statliga aktörer ha en policy som innebär att flyget undviks när så är möjligt och klimatpåverkan är så liten som möjligt. Motionärerna vill även att staten i upphandlingar av vissa nationella linjesträckningar verkar för att den senaste miljötekniken används i drift för att på sikt kunna påverka flyget i stort.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2018/19:1118 att miljö-satsningar som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningarna av koldioxidläckage (yrkande 12). Motionärerna pekar på att miljöproblem i allmänhet och växthusgaser i synnerhet inte tar hänsyn till nationsgränser. Motionärerna anför att den miljöpolitik de förespråkar är konstruktiv och realistisk och utgår från att på det mest kostnadseffektiva sättet bekämpa miljöförstöring och utsläpp av växthusgaser globalt, utan att för den delen slå undan fötterna för svenska företag och flygindustri. Motionärerna anser att alltför betungande ekonomiska pålagor som läggs på svenska företag och flygindustri resulterar i att svensk produktion och industri flyttar till mindre nogräknade nationer med sämre reglerade miljömål, med ökade utsläpp som resultat. Den benämning som motionärerna använder för denna negativa företeelse är koldioxidläckage.

Jan Björklund m.fl. (L) framhåller i partimotion 2018/19:2058 att effektiva transporter spelar en avgörande roll för att säkerställa företagets konkurrenskraft och jobben och för att säkra tillväxt i hela Sverige (yrkande 3.2). Motionärerna pekar på att det inte finns något land inom EU som har så långt mellan landsändarna som Sverige och att detta gör oss beroende av väl fungerande flygtrafik och flygplatser i hela landet. Motionärerna anser att för att trafikslagen ska konkurrera på lika villkor måste dock flyget liksom de andra trafikslagen stå för sina egna klimatkostnader genom införandet av ekonomiska styrmedel som riktas mot utsläppen. Motionärerna vill att Sverige ska driva på för en europeisk flygskatt och att flyget internationellt ska betala för sina klimatkostnader. På nationell nivå vill motionärerna pröva ett system med differentierade landningsavgifter utifrån hur mycket biobränsle som används vid flygningar tillsammans med ett reduktionspliksystem och klimatdeklarationer.

Jan Björklund m.fl. (L) framhåller i partimotion 2018/19:2059 behovet av att införa krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle för att säkerställa att utsläppen från flygandet minskar på riktigt, att införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle samt att göra en riktad satsning på forskning och utveckling av biobränslen för flyget (yrkande 5). Enligt motionärerna ska Sverige också i internationella förhandlingar driva på för att flyget ska betala för sina klimatkostnader; bl.a. framhålls behovet av att verka för en likartad flygskatt på EU-nivå. Sverige måste enligt motionärerna också vara pådrivande för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle.

Joakim Järrebring m.fl. (S) framhåller i motion 2018/19:2087 behovet av att verka för att flyget motiveras att minska sina koldioxidutsläpp (yrkande 1). Motionärerna pekar på att flyget släpper ut 74 000 gånger mer koldioxid än vad tåget gör och att flyget är en av våra absolut största miljöbovar. Enligt motionärerna behöver det göras mycket mer än i dag för att minska flygandet och minska utsläppen. Motionärerna framhåller vidare i samma motion behovet av att överväga att införa incitament som främjar teknikutvecklingen när det gäller flygplan (yrkande 2). Motionärerna pekar på den pågående stora teknikrevolutionen inom flyget där elektrifieringen snart kommer att vara en verklighet för kortare flygrutter. Motionärerna pekar vidare på att en ytterligare väg framåt är en ökad användning av biodrivmedel samt att det även bedrivs intensiv forskning på nya lätta material och flygplanens utformning. Motionärerna konstaterar att EU vill införa effektivare flygrutter och att detta kommer att ge stora bränslebesparingar liksom att ny forskning är till hjälp för att förstå den s.k. höghöjdseffekten.

Jan Björklund m.fl. (L) anför i partimotion 2018/19:2255 att flyget i ökad grad måste stå för sina klimatkostnader (yrkande 11). I väntan på en europeisk skatt på flygets utsläpp vill motionärerna att fler plan ska flyga på biobränsle och att det för att underlätta för konsumenten införs en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor. Motionärerna anser att det bör införas en avgift på utsläpp i stället för på resande. Genom en avgift på flygets utsläpp ökar enligt motionärerna flygbolagens incitament att minska sina utsläpp så att de flyg som släpper ut mer ska betala mer än de som släpper ut mindre. Motionärerna pekar även på att teknikutvecklingen går framåt och att ett modernare flygplan släpper ut betydligt mindre än äldre modeller.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2018/19:2427 behovet av en hållbar flygsektor (yrkande 3). För att höja omställningstempot i flygbranschen vill motionärerna se åtgärder för att öka användningen av biojetbränsle då flyget måste bekosta sin klimatpåverkan bättre och minska sina utsläpp. Motionärerna pekar på att det finns stor potential att producera biojetbränsle från t.ex. restprodukter från skogen men att det krävs långsiktiga spelregler och en stabil efterfrågan för att fler storskaliga produktionsanläggningar ska komma i produktion. Motionärerna vill därför att en kvotplikt för flyget utreds som tar sikte på ett fossilfritt inrikesflyg till 2030.

Motionärerna anser också att Swedavia bör se över ökade möjligheter till rabatter för start och landning för de bästa planen och att statliga bolag och myndigheter bör ställa krav på och klimatkompensera sina tjänsteresor. Motionärerna framhåller vidare i samma kommittémotion att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO och EU för att säkerställa att internationella avtal som syftar till att flyget i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan genomförs och följs (yrkande 6.1). Motionärerna pekar på att det EU-interna flyget omfattas av EU:s utsläppshandel, men att kraven på hur de tilldelas utsläppsrätter behöver skärpas. Att den internationella flygorganisationen ICAO 2016 kunde enas om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg är enligt motionärerna positivt, men Sverige måste nu vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt levererar. Motionärerna anser också att de delar av Chicagokonventionen, ICAO:s grunddokument från 1940-talet, som begränsar effektiva ekonomiska styrmedel för internationella klimatutsläpp från flyg bör revideras. Motionärerna framhåller vidare i samma kommittémotion behovet av att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom flyget (yrkande 8.1). Enligt motionärerna är det angeläget att öka användningen av förnybara drivmedel som ersätter fossila bränslen i flyget.

Maria Ferm m.fl. (MP) framhåller i partimotion 2018/19:2732 behovet av högre ambitioner vad gäller ekonomiska styrmedel för minskat flygresande, främst genom flygskatt och marknadsbaserade slottider, dvs. start- och landningstider (yrkande 7). Motionärerna menar att luftfarten i dag är kraftigt subventionerad och att flyget till skillnad från andra transportslag inte betalar någon bränsleskatt. Motionärerna konstaterar vidare att det dessutom varje år betalas ut mångmiljonbelopp av offentliga medel till olönsamma regionala flygplatser. Enligt motionärerna måste i ett längre perspektiv fler styrmedel införas där t.ex. marknadsmässig utdelning av slottider bör utredas. Enligt motionärerna är detta en typ av trängselavgifter för flyget som bl.a. skulle göra en utbyggnad av Arlanda flygplats överflödig.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2018/19:2734 behovet av att införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle (yrkande 66). Motionärerna pekar på att flyget svarar för en relativt liten men växande andel av de klimatpåverkande utsläppen och att det är angeläget att Sverige fortsätter att ligga i framkant i den gröna omställningen av flygtrafiken. Motionärerna framhåller vidare i samma kommittémotion att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt (yrkande 69). Motionärerna pekar på att klimathotet, som flygskatten är tänkt att avhjälpa, är globalt och att det därför behövs globala överenskommelser. Motionärerna menar att genom EU och den internationella luftfartsorganisationen ICAO kan ändamålsenliga åtgärder mot flygets klimatutsläpp genomföras. Motionärerna pekar på att ICAO, bl.a. genom EU:s påtryckningar, har enats om åtgärder för att begränsa flygets klimatpåverkan.

Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) framhåller i kommittémotion 2018/19:2819 behovet av klimatstyrande start- och landningsavgifter för flyget (yrkande 109). Motionärerna pekar på att det är angeläget att införa effektiva styrmedel som leder till minskade utsläpp och teknikutveckling för att säkerställa ett minskat utsläpp från flygandet. Motionärerna pekar på att ett införande av klimatstyrande start- och landningsavgifter innebär att de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle premieras.

Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C) vill i motion 2018/19:2848 pröva möjligheten att göra Visby–Bromma till en helt grön flyglinje driven enbart med biobränsle inom ramen för en obligatorisk inblandning av biobränsle i flygbränsle i svenskt inrikesflyg. Motionärerna pekar på att flyget kommer att förbli Gotlands enda snabba transportalternativ under lång tid framöver och att det därför är avgörande att flyget blir klimatanpassat. Enligt motionärerna skulle en obligatorisk inblandning av biobränsle med ett slutmål om ett helt fossilfritt flyg 2030 i praktiken kunna börja genomföras genom ett antal helt biobränslebaserade flyglinjer där Bromma–Visby skulle vara en lämplig sådan första linje.

Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2018/19:2895 behovet av att utreda möjligheten att införa ytterligare miljödifferentiering för start- och landningsavgifter som uppmuntrar till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel (yrkande 14). Motionärerna pekar på att flera åtgärder kommer att krävas för ett mer hållbart flyg och att det handlar om ny teknik, effektivisering, modernisering, flygsätt och drivmedel. Tillgången på biodrivmedel för flyget är fortfarande begränsad och det behövs enligt motionärerna långsiktiga styrmedel för att skapa en efterfrågan. Motionärerna vill därför undersöka förutsättningarna för ökad inblandning av biodrivmedel. För att skapa smartare drivkrafter för omställning av fordonsflottan vill motionärerna också utreda hur man ytterligare kan miljödifferenciera start- och landningsavgifter i syfte att uppmuntra till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel. Motionärerna påtalar vidare i samma kommittémotion behovet av att införa krav på att erbjuda klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp (yrkande 15). Enligt motionärerna bör det bli obligatoriskt för aktörer som säljer flygbiljetter att erbjuda klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp, och för företag bör sådan klimatkompensation dessutom vara avdragsgill. Motionärerna menar att möjligheterna att välja form för klimatkompensation bör vara stora eftersom det kan öka intresset för att investera. Denna typ av insatser för att minska klimatutsläppen är enligt motionärerna dessutom ofta kostnadseffektiva, särskilt i utvecklingsländer, och bör därför uppmuntras.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) föreslår i kommittémotion 2018/19:2901 en utredning av möjligheten att införa ytterligare miljödifferentiering för start- och landningsavgifter som uppmuntrar till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel (yrkande 40). Motionärerna anser att flyget måste ta ett större klimatansvar och att syftet med en utredning är att skapa smartare drivkrafter för omställning av fordonsflottan.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att det i den sakpolitiska överenskommelse som ingicks i januari 2019 mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna (januariavtalet) ingår en punkt med inriktning på att minska flygets klimatpåverkan (punkt 32). I denna punkt anges att en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor genomförs och att Sverige bör ta en ledande roll när det gäller att omförhandla internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av fossilt flygbränsle. Vidare uttalas att krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle ska införas och att möjligheten att införa miljöstyrande start- och landningsavgifter ses över. Vidare anges att en hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament samt att när ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget. Utskottet är positivt till detta.

Insatser för förnybara drivmedel och minskad klimatpåverkan inom luftfarten

Utskottet vill framhålla flygets betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft samt för att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter såväl inrikes som utrikes. Utskottet vill samtidigt betona att en omställning av luftfarten och transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Detta förutsätter dock ett samhälle där transporter används på ett mer effektivt sätt. Utskottet har vid flera tidigare tillfällen behandlat motioner om ökad användning av biodrivmedel inom luftfarten, och riksdagen riktade våren 2017 ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle (bet. 2016/17:TU12, rskr. 2016/17:220). Utskottet pekade på att användningen av biodrivmedel kan öka med rätt incitament även om det för närvarande är billigare att använda fossila drivmedel än biodrivmedel. Utskottet menade även att åtgärder och styrmedel som bl.a. differentierade start- och landningsavgifter, gröna inflygningskorridorer och energieffektiva flygplan kan bidra till att minska flygets klimatpåverkan. Utskottet pekade även på att differentiering av start- och landningsavgifter baserat på drivmedel kan vara ett sätt att uppmuntra flygets gröna omställning utan att det skadar jobb eller tillväxt och att det bör utredas vidare.

I den svenska flygstrategi som presenterades våren 2017 anger regeringen att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska och att flyget liksom övriga trafikslag ska bidra till målet om Sverige som ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Flyget ska även bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås. I flygstrategin hänvisar regeringen också till internationella bedömningar som visar att den framtida teknikutvecklingen sannolikt inte kan väga upp mot utsläppen från framtida trafikökningar till 2030 eller 2045. Regeringen anser dock samtidigt att det finns fortsatt potential att minska flygets utsläpp och att

utvecklingen av nya motorer, nya material, ny teknik och nya processer som minskar bränsleförbrukningen även fortsättningsvis måste stödjas. Vidare framförs att bränsleceller, eldrift och solenergi bara är några nya tekniker som har testats samt att även förnybara bränslen kan bidra till att minska utsläppen. I flygstrategin framhålls även att förnybara bränslen kan bidra till att minska luftfartens utsläpp men att merkostnaderna för biobränsle för flyget fortfarande är höga och att incitamenten för flygbolag att efterfråga biobränsle därför är låga. Produktionen sker inte heller kontinuerligt utan på beställning. I strategin konstateras att marknadsförutsättningarna för biobränsle måste förändras för att öka produktionen och användningen.

Utskottet vill i sammanhanget välkomna skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) som regeringen överlämnade till riksdagen i mars 2018 där det även redovisas en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering. I handlingsplanen anges bl.a. att det behövs en aktiv politik och löpande uppföljning och utveckling av styrmedlen inom transportområdet för att klara klimatmålen. Regeringens handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering står på tre ben: transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon samt förnybara drivmedel. I handlingsplanen utvecklas regeringens prioriteringar när det gäller bl.a. ett effektivare transportsystem med låga utsläpp av växthusgaser, fortsatt omställning till förnybara och hållbara drivmedel där de fossila drivmedlen fasas ut, övergång till fossilfria och energieffektiva fordon samt minskad klimatpåverkan från flyget. Regeringen bedömer när det gäller krav på miljöanpassad upphandling av transporter att staten ska upphandla fossilfria transporter där det är möjligt och att miljökrav i offentlig upphandling är ett viktigt verktyg för att ställa om samhället till ökad hållbarhet. Regeringen pekar även på att Upphandlingsmyndigheten har en viktig roll i detta arbete.

Utskottet vill vidare peka på att regeringen i februari 2018 beslutade att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att analysera hur flygets användning av hållbara biobränslen kan främjas för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och minskad klimatpåverkan. Utredningen, som antog namnet Biojetutredningen, överlämnade i februari 2019 betänkandet Biojet för flyget (SOU 2019:11) till regeringen. I utredningens uppdrag har bl.a. ingått att analysera hur flygets användning av hållbara biodrivmedel med hög klimatprestanda kan främjas för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och minskad klimatpåverkan. Vidare har det ingått att vid behov föreslå hur det eller de styrmedel som är lämpligast för att minska flygets utsläpp genom användning av hållbara biodrivmedel ska utformas samt belysa vilka styrmedel som bäst kan främja en långsiktig och storskalig produktion av biodrivmedel för flyg i Sverige. I uppdraget har även ingått att bedöma vilken inblandning av biodrivmedel som på kort och lång sikt är rimlig att uppnå med hänsyn till pris och tillgång samt efterfrågan i andra sektorer.

I utredningen konstateras bl.a. att användningen av biojetbränsle kommer att vara styrd av kundefterfrågan om inga styrmedel införs. Vidare pekar utredningen på att inte heller det globala marknadsbaserade styrmedlet Corsia

(Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) som infördes 2019, med målet att stabilisera det internationella flygets utsläpp på 2020 års nivå, förväntas leda till inblandning av biodrivmedel. Därmed kvarstår enligt utredningen ett behov av styrmedel för att främja en ökad användning av biodrivmedel i flyget och styrmedel för att biojetbränsle ska kunna bidra till det långsiktiga målet att flygets klimatpåverkan ska kunna minska i enlighet med vad som krävs för att uppnå målet i Parisavtalet. I utredningen lämnas ett antal förslag. Huvudförslaget är att en reduktionsplikt för flygfotogen införs 2021. Det innebär att leverantörer av flygfotogen ska minska växthusgasutsläppen från levererat drivmedel genom inblandning av biodrivmedel. Vidare föreslås att Miljömålsberedningen ges i uppdrag att ta fram mål för minskade utsläpp i flyget. Möjligheten att upphandla biojetbränsle bör enligt utredningens förslag införas i de statliga ramavtalen. Utredningen föreslår också att Energimyndigheten ges i uppdrag att analysera frågan om huruvida ett investerings- eller driftsstöd ska utvecklas för produktionsanläggningar med ny teknik som initialt är för kostsam för att kunna konkurrera i reduktionsplikten. Utredningen överlämnades till regeringen i februari 2019 och bereds för närvarande inom Miljödepartementet.

En ytterligare viktig åtgärd som utskottet vill uppmärksamma är att regeringen i april 2018 beslutade att ge Statens energimyndighet i uppdrag att främja hållbara biobränslen för flyg (N2018/02705/FÖF). Satsningen ska pågå under åren 2018–2020 och uppgår till totalt 100 miljoner kronor. I uppdraget ingår att Statens energimyndighet ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att även internationell bunkring vid svenska flygplatser så långt det är möjligt sker med förnybara drivmedel. För detta ändamål ska Statens energimyndighet under perioden utlysa medel för att stödja forskning och utveckling av hållbara biobränslen för flyg samt inrätta ett innovationskluster som samlar hela värdekedjan och som tar fram en gemensam behovsanalys för att klara omställningen till fossilfrihet inom flyget. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 31 mars 2021.

Om miljödifferntiering av start- och landningsavgifter

När det gäller motionsförslagen som lämnats om miljödifferntiering av start- och landningsavgifter vill utskottet åter peka på den utredning om styrmedel för att främja användning av biodrivmedel för flyget (SOU 2019:11) som presenterades i februari 2019. Utredningen konstaterar att den inte anser att det är aktuellt att gå vidare med något förslag om att regeringen ska lämna direktiv till Swedavia om differentierade avgifter och anger för detta följande skäl:

- Det är oklart om differentiering av flygplatsavgifter är förenligt med gällande EU-regelverk. Av artikel 3 i direktiv 2009/12/EG framgår vad gäller differentiering av avgifter i huvudsak att medlemsstater ska

säkerställa att avgifter inte diskriminerar flygplatsanvändare, men att detta inte hindrar en differentiering av flygplatsavgifterna för frågor av allmänt och generell intresse, inbegripet miljöfrågor. De kriterier som används för en sådan differentiering ska vara relevanta och objektiva och redovisas på ett öppet sätt.

- ICAO har tagit fram ett policydokument med rekommendationer om flygplatsavgifter och avgifter för flygledning. Det framgår där bl.a. att avgifterna ska täcka den fulla kostnaden för att driva flygplatsen och närliggande tjänster samt vara icke-diskriminerande mellan internationella flygbolag och flygbolag med hemvist i landet. För landningsavgifter anges att dessa ska baseras på flygplanets vikt, men i särskilda fall, t.ex. under rusningstrafik, är det tillåtet att använda fasta avgifter per flygplan, och det ges även utrymme att införa bulleravgifter och avgifter för lokala luftföreningar. Avgiften ska vara icke-diskriminerande mellan användare och får inte vara så hög att den är oöverkomlig för vissa typer av flygplan.
- Frågan om differentierade start- och landningsavgifter har även utretts av Samferdseldepartementet i Norge som bedömde att en differentiering skulle strida mot avgiftens karaktär av en kostnadsbaserad betalning för tjänster som utnyttjas av Avinor, vilket är en princip som finns förankrad i Chicagokonventionen.

Utskottet noterar att utredningen utifrån detta bedömer att det saknas internationell praxis vad gäller frågan om huruvida det är tillåtet att differentiera flygplatsavgifter utifrån flygbolags användning av biobränsle. Med hänsyn till att utsläpp av växthusgaser inte är en kostnad som vare sig direkt eller indirekt är kopplad till flygplatsen får det enligt utredningen anses tveksamt om det överensstämmer med andan av ICAO:s rekommendationer på området. Enligt utredningen är kopplingen till lokala effekter vid flygplatsen inte lika tydlig i direktiv 2009/12/EG, och den delar Samferdseldepartementets slutsats att differentierade avgifter inte rakt av kan jämföras med rabatter och marknadsbidrag som ges till flygbolag för att t.ex. marknadsföra nya linjer, eftersom dessa tydligt har ett kommersiellt syfte. Det bör dock inte uteslutas att även differentiering av avgifter utifrån flygbolagets användning av biodrivmedel kan ha ett kommersiellt syfte för flygplatsen. Sammanfattningsvis är det fortfarande oklart om differentierade avgifter är i överensstämmelse med lufttrafikförordningen och ICAO:s vägledning. Enligt utredningen får frågan prövas av Transportstyrelsen om det skulle bli aktuellt.

Som tidigare nämnts bereds frågan för närvarande inom Miljödepartementet.

Internationellt samarbete för att minska flygets klimatpåverkan

Utskottet vill framhålla att de stora klimatutmaningarna för flyget är gränsöverskridande. Utskottet kan även konstatera att utsläppen från flyget ökar snabbt och menar att denna trend är ohållbar. Utskottet anser därför att det är

nödvändigt att driva på ett arbete internationellt för att minska luftfartens klimatpåverkan och ser positivt på det aktiva arbete som regeringen bedriver i bl.a. FN:s flygorganisation ICAO.

ICAO antog 2010 en vision om att flygets utveckling ska vara koldioxid-neutral från 2020. I oktober 2016 beslutade ICAO om att införa ett globalt styrmedel för koldioxidutsläpp från internationell flygtrafik. Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Om flygets utsläpp fortsätter att öka efter 2020 ska dessa utsläpp klimatkompenseras genom att flygbolagen måste köpa utsläppskrediter som bidrar till att minska utsläppen inom andra sektorer. Systemet kommer att inledas 2021 med en frivillig fas. Från och med 2027 kommer systemet att bli obligatoriskt för alla länder, förutom för de länder som tydligt undantas från deltagande. Sammanlagt har 79 stater aviserat att de kommer att delta i systemet från början, vilket innebär att nära 77 procent av det internationella flygtransportarbetet kommer att omfattas. Utskottet noterar med tillfredsställelse att Sverige redan 2016 anmälde att man avser att delta i Corsia från starten 2021 då den frivilliga fasen börjar. Sverige medverkar även aktivt i ICAO:s arbete med att ta fram ett regelverk för Corsia.

Utskottet vill vidare peka på att luftfarten sedan 2012 ingår i EU ETS, dvs. EU:s system för handel med utsläppsrätter för flygningar inom EU och mellan EES-länder. Flygbolagen åläggs därigenom att varje år överlämna utsläppsrätter motsvarande de koldioxidutsläpp de orsakat under samma år. Flygningar till och från EES är undantagna från kravet att överlämna utsläppsrätter. EU har påbörjat en anpassning av regelverket för EU ETS till Corsias regelverk, bl.a. när det gäller rapportering av utsläppsdata.

Utskottet vill i sammanhanget också peka på att EU-kommissionen driver ett projekt inom EU, Flightpath 2020, i samverkan med myndigheter från medlemsstaterna, flygbolag, flygplanstillverkare och bränsletillverkare. Målsättningen för projektet är att ha en europeisk årlig användning av 2 miljoner ton jetbränsle från biomassa 2020. Detta skulle motsvara ca 4 procent av det totala behovet av flygbränsle inom Europa 2020. Även inom Norden finns ett liknande samarbete mellan myndigheter, flygbolag, flygplatser och andra intressenter med syfte att driva på utvecklingen och kommersialiseringen av biobränslen för den nordiska flygmarknaden. Initiativet kallas Nordic Initiative on Sustainable Aviation (Nisa). Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill framhålla att det både i den svenska flygstrategi som regeringen presenterade i januari 2017 och i den strategiska plan som Energimyndigheten, tidigare Statens Energimyndighet, presenterade i april 2017 framhålls att Sverige bör vara pådrivande i ICAO, EU och andra internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå ska bli så effektiva och optimala som möjligt för att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning. Vidare uttalar regeringen i skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) som presenterades våren 2018 att det är positivt att en överenskommelse har nåtts inom ICAO men att ambitionsnivån för Corsia behöver höjas över tid.

Utskottet välkomnar utifrån detta att regeringen även uttalar att den avser att fortsätta att vara drivande för en sådan höjning av ambitionsnivån.

När det gäller frågan om internationellt samarbete och avskaffad skattebefrielse på flygbränsle vill utskottet avslutningsvis peka på att finansministern i ett interpellationssvar den 5 mars 2019 bl.a. uttalade att ett rimligt sätt att prissätta flygets klimatpåverkan är att beskatta flygbränslet. Finansministern pekade även på det s.k. januariavtalet där det anges att Sverige ska ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av fossilt flygbränsle. Finansministern pekade vidare på behovet av rimliga styrmedel så att konsumenter kan göra väl avvägda val för att komma till rätta med klimatproblemen. Enligt ministern styrs konsumenterna i dagsläget fel när klimatskatter tas ut på andra transportsätt men inte på det som är sämst för klimatet, och detta är därför en fråga som regeringen kommer att driva starkt. Ministern pekade vidare på att det pågår en analys inom Regeringskansliet av hur detta bäst kan göras, men också att det är för tidigt att i detta läge uttala sig om när och i vilket forum det är mest lämpligt att lyfta frågan.

Sammanfattande bedömning

Sammanfattningsvis anser utskottet att frågan om olika insatser på nationell och internationell nivå för att främja och stimulera användningen av biodrivmedel och insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan har mycket stor betydelse för den pågående och framtida utvecklingen. Utskottet kan därför med tillfredsställelse konstatera att regeringen gett uttryck för att den genom olika insatser tar frågan om ökad användning av biodrivmedel och minskad klimatpåverkan från luftfarten på stort allvar. Utskottet välkomnar även den utredning som regeringen har låtit genomföra om ökad användning av biodrivmedel för flyget. Utskottet ser vidare positivt på att regeringen har uttalat ett tydligt ställningstagande för att Sverige bör vara pådrivande i ICAO, EU och andra internationella forum för att klimatstyrmedlen på internationell nivå ska bli så effektiva och optimala som möjligt för att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning. Mot denna bakgrund finner inte utskottet att det för närvarande finns skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2018/19:26 (M, C, KD, L) yrkande 5, 2018/19:705 (S), 2018/19:1076 (S), 2018/19:1118 (SD) yrkande 12, 2018/19:2058 (L) yrkande 3.2, 2018/19:2059 (L) yrkande 5, 2018/19:2087 (S) yrkandena 1 och 2, 2018/19:2255 (L) yrkande 11, 2018/19:2427 (C) yrkandena 3, 6.1 och 8.1, 2018/19:2732 (MP) yrkande 7, 2018/19:2734 (KD) yrkandena 66 och 69, 2018/19:2819 (M, C, KD, L) yrkande 109, 2018/19:2848 (C), 2018/19:2895 (M) yrkandena 14 och 15 samt 2018/19:2901 (M) yrkande 40.

Byte av namn på flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om byte av namn på flygplatser. Utskottet hänvisar bl.a. till att det är upp till Swedavia som ägare till de nationella flygplatserna att besluta om namnfrågorna.

Motionerna

Robert Hannah (L) framför i motion 2018/19:478 att Landvetter flygplats bör döpas om till Landvetter Torgny Segerstedt flygplats (Airport). Motionären pekar på att Torgny Segerstedt, som levde i Göteborg, bedrev en kamp mot nazismen och att hans livsverk är enastående och förtjänar att bli ihågkommen. Motionären anser att mer behöver göras för att lyfta fram denna mans mod och gärningar i en tid när främlingsfientligheten åter vinner terräng. Enligt motionären skulle ett namnbyte till Landvetter Torgny Segerstedt flygplats (Airport) bli en tydlig internationell symbol för en välkomnande stad som står öppen för världen och som kämpar mot alla former av förtryck.

Robert Hannah (L) föreslår vidare i motion 2018/19:494 att namnet på Arlanda Airport ändras till Raoul Wallenberg Airport. Motionären pekar på att Raoul Wallenbergs hjältemod hedras på olika sätt globalt och att få svenskar ha haft en så stor betydelse genom sina gärningar. Motionären menar att Wallenberg är en utmärkt symbol för solidaritetens, öppenhetens och toleransens Sverige och Europa och framhåller vikten av att vårda hans minne. Motionären pekar vidare på att många länder hedrar sina mest förtjänstfulla medborgare genom att döpa viktiga flygplatser efter dem och att ett namn på en flygplats blir välkänt av allmänheten.

Även Mikael Oscarsson (KD) föreslår i motion 2018/19:2465 att Arlanda döps om till Raoul Wallenberg Airport. Motionären anser att Raoul Wallenbergs namn förtjänar att flyga världen runt som en påminnelse om vad en enskild människa kan utträta i humanismens namn. Motionären pekar på att ett namn på en flygplats blir allmänt använt och att människor minns och påminns om vad upphovsmannen eller kvinnan har gjort. Motionären anser vidare att eftersom Raoul Wallenbergs namn är förknippat med de skyddspass han utfärdade får kopplingen till flygplatser och pass en extra symbolik. Att uppkalla Sveriges största flygplats efter Raoul Wallenberg vore enligt motionären också en viktig signal mot antisemitism och rasism såväl i Sverige som utomlands.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har återkommande behandlat motionsförslag om byte av namn på svenska flygplatser, och utskottet har då avstyrkt sådana motionsförslag,

senast våren 2018 (bet. 2017/18:TU10). Utskottet kan liksom tidigare konstatera att internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn. Utskottet kan i sammanhanget även påminna om att Swedavia, i egenskap av ägare till flygplatsen, har att göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till verkets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. Utskottet vill liksom tidigare peka 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 påtalar utskottet åter att flygresenärer inte reser till en flygplats utan till en destination. Människor i världen har generellt en begränsad geografisk kunskap som sträcker sig till att eventuellt känna till världens länder och huvudstäder och andra viktiga städer. Sverige och Stockholm ligger ur ett globalt perspektiv i periferin. Namnet på en flygplats bör beskriva var flygplatsen ligger både för människor i andra länder (Stockholm/Göteborg) och för svenskar (Arlanda/Landvetter) och vad det är för verksamhet och funktion, både i Sverige och utomlands (Airport). Risken finns att Stockholm och Göteborg inte är tillräckligt internationellt välkända för att de flygplatserna ska klara av att bära ett personnamn och ändå vara välkända som destinationernas flygplats.

Utskottet har även tidigare lyft fram kostnadsaspekter på namnbyten och pekat 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 lokaltrafiken, SJ och Trafikverket m.fl. Det skulle också krävas omfattande resurser att marknadsföra ett nytt namn. Namnbyte riskerar alltså att innebära ökade avgifter och att Swedavia förlorar det kapitalvärde som har byggts upp i varumärkena Arlanda och Landvetter under många år.

Mot bakgrund av vad som här anförts och att utskottet inte har ändrat uppfattning i frågan avstyrker utskottet därmed motionerna 2018/19:478 (L), 2018/19:494 (L) och 2018/19:2465 (KD).

Beivrande av överträdelser av luftfartslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om skärpta straff vid överträdelser av luftfartsreglerna. Utskottet hänvisar till de skärpningar som genomfördes när den nu gällande luftfartslagen (2010:500) infördes.

Jämför reservation 12 (SD).

Motionen

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) pekar i kommittémotion 2018/19:1118 på att Sverige och särskilt flygindustrin under senare tid har fått uppleva en ny typ av

brottslighet, där förövaren utför ett slags sabotage genom att aktivt och uppsåtligt motsätta sig flygpersonalens anvisningar och gällande säkerhetsrutiner. Detta agerande har bl.a. använts för att förhindra verkställande av utvisningar. Motionärerna anser att det är allvarligt att vissa individer ställer sig över svensk lag och att detta sker på andra människors bekostnad. Motionärerna anser att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt långtgående och föreslår därför att det skyndsamt görs en översyn över straffsatserna, men även över vilka gärningar som ska anses vara straffbara. Motionärerna föreslår därför att ett förtydligande i luftfartslagen och luftfartsförordningen snabbutreds (yrkande 10) liksom att möjligheten att öka minimistraflet i luftfartslagen snabbutreds (yrkande 11).

Utskottets ställningstagande

I luftfartslagen (2010:500) finns i 5 kap. regler som rör luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord. Den nu gällande luftfartslagen infördes 2010 och ersatte då en tidigare luftfartslag (1957:297) (prop. 2009/10:95, bet. 2009/10:CU15, rskr. 2009/10:295). Genom den nya lagen infördes bl.a. nya regler som innebar att den passagerare som inte rättar sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Även med de tidigare reglerna var det straffbart att inte rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord, men straffet var då begränsat till böter. Utskottet noterar att de nya reglerna därmed innebar en skärpning. Som skäl för regeringens förslag pekade regeringen bl.a. på att flygföretag såväl nationellt som internationellt fått ökade problem med s.k. oreglerliga passagerare ombord på sina luftfartyg. Regeringen pekade vidare på att det i begreppet oreglerliga passagerare innefattas en rad olika beteenden samt att sådana passagerare i vissa fall kan utgöra en allvarlig fara för flygsäkerheten och luftfartsskyddet då de genom sitt beteende kan dra till sig så mycket av kabinpersonalens uppmärksamhet att andra incidenter inte observeras eller kan hanteras på ett snabbt och bra sätt, vilket därigenom kan leda till ett tillbud eller en olycka. Regeringen redovisade vidare att samtliga remissinstanser som uttalat sig i saken var överens om att det behövdes en kraftfullare reaktion än den som stod till buds enligt den då gällande ordningen. Regeringen konstaterade även att problemen med oreglerliga passagerare inte är vanliga, men att de lätt blir allvarliga när de inträffar och att enbart en bötespåföljd kan framstå som alltför lindrig i förhållande till brottets allvar.

Utskottet finner inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2018/19:1118 (SD) yrkandena 10 och 11.

Alkoholtester för piloter och besättningspersonal

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om krav på att alkoholtesta 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 och besättningspersonal inte är onyktra i samband med flygningar.

Jämför reservation 13 (KD).

Bakgrund

Riksdagens tidigare tillkännagivande

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 (bet. 2009/10:CU15, rskr. 2009/10:295). Enligt reglerna som gällde före 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 polisen genomföra en nykterhetskontroll.

I enlighet med de internationella reglerna gäller att

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

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

Motionen

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2018/19:2734 att det bör införas ett krav på alkoholtester för piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget (yrkande 14). Motionärerna pekar på att anställda på flyget i ett flertal fall har ertappats med att vara alkoholpåverkade i tjänsten. Motionärerna framhåller att detta är något som kan medföra en stor risk för passagerarnas säkerhet och öka risken för flygplansolyckor.

Utskottets ställningstagande

Alkoholkontroller inom luftfarten är en fråga som har behandlats av trafikutskottet vid flera tillfällen, senast våren 2018 (bet. 2017/18:TU10). Utskottet vill liksom tidigare framhålla vikten av att Sverige fortsätter att värna om en hög flygsäkerhetsnivå och att nödvändiga insatser vidtas för att säkerställa detta.

Utskottet noterar att den europeiska flygsäkerhetsbyrån Easa har tagit fram ett antal rekommendationer för att förstärka flygsäkerheten. Enligt rekommendationerna ska medlemsstaterna utföra nationella alkoholtester baserat på slump eller riskbaserat, och Easa kommer att göra analyser av flygbolagen så att riskbaserad tillsyn kan utövas. Av rekommendationen framgår att tillgång till pilotsupportprogram ska finnas hos alla bolag som bedriver kommersiell luftfart och att vid förstagångsundersökningar på flygmedicinskt centrum ska drogtestning genomföras. Easa rekommenderar att slumpvisa tester utförs på flygplatserna i de utrymmen som tillhandahålls för flygplansbesättningar eller motsvarande, men de bör inte utföras i cockpit.

Utskottet noterar i sammanhanget att frågan om att införa obligatoriska nykterhetskontroller av alla piloter inför en flygning även har varit föremål för en skriftlig fråga (fr. 2015/16:210) till den dåvarande inrikesministern. I sitt svar den 11 november 2015 pekade ministern bl.a. på att alla aktörer som verkar inom luftfarten har ett ansvar för att upprätthålla en god flygsäkerhet och att regelverken inom detta område huvudsakligen är internationella. Ministern konstaterade att både myndigheter och företag arbetar aktivt med luftfartssäkerhet och att detta även innefattar frågan om alkoholpåverkad besättning. Ministern hänvisade vidare till de krav som finns på säkerhetsledningssystem och att flygföretagen genom dessa är skyldiga att ha ett ledningssystem som garanterar en säker verksamhet och därmed en säker luftfart. På svenska flygplatser genomförs årligen över 350 000 starter och lika många landningar, varav över 250 000 i kommersiell luftfart med två piloter i cockpit. Enligt ministern skulle det innebära mer än 1 miljon tester årligen att kontrollera varje pilot före varje start och efter varje landning, och ministern menade att det därför är ytterst tveksamt om obligatoriska kontroller av samtliga piloter, genomförda av polis, är det mest effektiva utnyttjandet av samhällets resurser för att förbättra flygsäkerheten ytterligare. Ministern konstaterade även att Polismyndigheten genomför alkoholutandningsprov på

piloter när det finns underrättelser eller tips samt genom sticksprovskontroller, vilket vid ett antal tillfällen lett till att alkoholpåverkade piloter har gripits.

Utskottet vill liksom tidigare framhålla vikten av att regeringen även fortsättningsvis är pådrivande i flygsäkerhetsfrågor och att det på såväl nationell som internationell nivå säkerställs att piloter och övriga i flygbesättningar inte är onyktra i samband med flygningar. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2018/19:2734 (KD) yrkande 14.

Arbetsuniformer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att arbetsuniformer vid statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande regler om arbetskläder.

Jämför reservation 14 (SD).

Motionen

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2018/19:1118 att arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap (yrkande 9). Motionärerna pekar på att flyget utöver resor och transporter har en viss särställning när det gäller att marknadsföra Sverige som turist-, handels-, och industrination. Motionärerna vill att personer som reser till och från Sverige ska bemötas med respekt och professionalism samt att arbetande personal på ett enkelt sätt ska kunna kännas igen utifrån både profession och identitet. Enligt motionärerna ska därför uniformer på arbetande personal på statliga flygplatser utformas neutralt, men även med betoning på säkerhet, öppenhet och igenkännbarhet mot kollegor och resenärer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det i Sverige inte finns några allmänna regler om arbetstagares arbetskläder i lag utöver att det finns viss skyldighet att bära skyddsutrustning enligt 2 kap. 7 § arbetsmiljölagen och att det inom vissa offentliga tjänster finns skyldighet att bära uniform.

Swedavia, som bildades 2010, är ett av svenska staten helägt bolag som har i uppdrag att äga, driva och utveckla flygplatser i Sverige. Swedavia driver Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Visby Airport, Ronneby Airport och Malmö Airport. Swedavia äger samtliga av dessa flygplatser förutom Ronneby Airport och Luleå Airport, vid vilka Swedavia ansvarar för kommersiell flygtrafik.

Utskottet noterar att Swedavia har tagit fram en anvisning för användande av uniformer som riktar sig till alla som använder uniform i tjänsten. I anvisningen anges bl.a. att de som arbetar för Swedavia alltid ska möta kunderna på ett professionellt vis, och vara engagerade och välkomnande, och uniformen ingår som en del i bemötandet. I anvisningen anges vidare att Swedavias namnskylt alltid ska bäras väl synlig vid användning av uniformen och att inga andra broscher eller pins ska bäras på uniformen med undantag för eventuella kampanjpins från Swedavia.

Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2018/19:1118 (SD) yrkande 9.

Drönare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att införa ägarregistrering och regeländringar för flygning med drönare i skyddsvärda områden. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående översynsarbete inom Transportstyrelsen och pågående arbete inom EU.

Jämför reservation 15 (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. Den som flyger en drönare är skyldig att följa de lagar och föreskrifter som gäller för all luftfart. Det finns restriktionsområden i Sverige över t.ex. fångelser, kärnkraftverk, naturområden och militära områden. För att flyga inom dessa områden gäller särskilda villkor, och ofta kan ett särskilt tillstånd krävas.

Flygning i kontrollerat luftrum får bara ske efter särskilt tillstånd av och på de villkor som lämnas från berörd flygkontrollenhet för det aktuella luftrummet. För flygning i en trafikinformationszon eller ett trafikinformationsområde ska piloten upprätthålla dubbelriktad radioförbindelse eller motsvarande efter överenskommelse med flygtrafikledningen. Flygning i trafikzon får endast ske efter samråd med berörd flygplats.

Riksdagens tidigare tillkännagivande

Riksdagen riktade våren 2017 ett tillkännagivande till regeringen om att den bör ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejaktar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten. I trafikutskottets betänkande som låg till grund för tillkännagivandet anförde utskottsmajoriteten bl.a. att det är positivt att EU-gemensamma regler för drönare håller på att tas fram och att det är angeläget att sådana finns på plats inom en snar framtid. Utskottet framhöll även med utgångspunkt från den snabba

utvecklingstakten inom området att det behövs en tydligare precisering av när en sådan översyn ska genomföras. Utskottet påtalade vidare att drönarrelaterade frågor har getts ett alltför begränsat utrymme i den flygstrategi som regeringen presenterat och att det finns ett snabbt växande behov av att sätta ett tydligt fokus på utvecklingen inom drönarområdet så att de positiva sidor som tekniken för med sig inte riskeras samtidigt som olika säkerhetsaspekter också måste beaktas (bet. 2016/17:TU10, rskr. 2016/17:185).

Motionerna

Erik Ottoson (M) föreslår i motion 2018/19:977 att regeringen ska överväga att tillsätta en utredning med uppgift att föreslå nödvändiga ändringar i lagstiftning, förordningar och regelverk för att skapa ett enhetligt regelverk för flygning med obemannade luftfartyg i skyddsvärda naturområden såsom nationalparker, fågelskyddsområden och naturreservat, som tillgodoser behoven hos såväl djurlivet, naturen och besökarna som de som flyger obemannade luftfartyg. Motionären pekar på att antalet drönare har ökat lavinartat i det svenska luftrummet de senaste åren i takt med att fler privatpersoner själva får möjlighet att använda tekniken. Motionären pekar vidare på att det i bl.a. naturreservat, nationalparker och fågelskyddsområden finns vissa restriktioner för hur man får bete sig och på vilka villkor områdena får besökas och användas. Enligt motionären finns det en rad olika utmaningar kring hur gällande lagstiftning måste anpassas, utvecklas och moderniseras.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2018/19:2734 att regeringen bör ta initiativ till ett system som innebär att varje drönare kan knytas till en ägare (yrkande 19). Motionärerna pekar på att det under de senaste åren har rapporterats om ett flertal allvarliga incidenter med drönare i det skyddade luftrummet i Sverige. Motionärerna konstaterar att detta har inneburit stora risker för flygplansolyckor, svåra ekonomiska förluster för flygbolagen och förseningar för resenärer. Det är redan i dag förbjudet att utan tillstånd flyga drönare inom en viss radie kring en flygplats, och ägarna och piloterna till drönarna som flyger i fredad zon begår således ett luftfartsbrott. För att dessa ska kunna lagföras och för att motverka överträdelser anser motionärerna att tillverkarna bör införa något slags signalsystem som identifierar drönaren och knyter den till ägaren.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av riksdagens tillkännagivande redovisar regeringen i skrivelse 2018/19:75 som överlämnades till riksdagen den 14 mars 2019 bl.a. att Transportstyrelsen i december 2017 beslutade om nya föreskrifter om obemannade luftfartyg och att dessa trädde i kraft i februari 2018. Ändringarna har enligt regeringen bl.a. motiverats av ett ökat behov av att främja teknikutveckling. Andra bakomliggande orsaker är ett behov av att hantera

ökade risker med allt fler obemannade luftfartyg och en tydligare synkronisering med regeringens målsättning och strategier så att Sverige kan upprätthålla sin position som en stark och innovativ flygindustriation. Regeringen pekar även på att infrastrukturministern som ett led i beredningen av tillkännagivandet i februari 2018 höll ett rundabordssamtal med ett antal berörda aktörer. Regeringen redovisar att ärendet bereds vidare.

Utskottet vill vidare peka på att regeringen i juni 2018 gav Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram ett underlag om drönare som ska innehålla en fakta- och nulägesbeskrivning av användningen av drönare i Sverige samt en analys av utvecklingsområden för att möjliggöra en fortsatt utveckling och användning av drönare. Dessutom ska underlaget innehålla en analys av utmaningar i förhållande till användningen av drönare på kort och lång sikt samt eventuella behov av ändringar i det nationella regelverket. I underlaget ska bl.a. en redovisning göras av användningen av drönare i Sverige vilken ska omfatta både kommersiell användning och användning för hobby- eller fritidssysselsättning. När det gäller den kommersiella användningen bör underlaget innehålla en beskrivning av vilka sektorer och näringslivsområden som är berörda. Transportstyrelsen ska även belysa möjliga flygsäkerhets-effekter och miljömässiga effekter relaterade till drönare. I uppdraget ingår också att se över det nationella regelverket för drönare. I detta ingår att Transportstyrelsen ska belysa eventuellt framtida behov av nationella regler samt i förekommande fall lämna författningsförslag. Analysen ska göras utifrån det nuvarande nationella regelverket för drönare samt kommande EU-regler. Inom ramen för detta arbete ska Transportstyrelsen särskilt se över möjligheten att använda drönare utanför siktlinjen. Transportstyrelsen ska vid genomförandet av uppdraget föra en dialog med de myndigheter och aktörer som de bedömer är berörda av uppdraget. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 juni 2019.

Utskottet vill även peka på att det har införts nya EU-gemensamma regler för drönare i och med att EU-förordningen om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet trädde i kraft i september 2018. Inom ramen för förordningen är en genomförandeakt och en delegerad akt om drönare färdigförhandlade och ska beslutas under våren 2019. Enligt uppgift från Transportstyrelsen kommer det i det kommande EU-regelverket om drönare att ingå krav på registrering av vissa drönare.

När det gäller frågan om flygning med drönare i skyddsvärda naturområden finns det enligt uppgift från Transportstyrelsen inte några generella regler om användning av drönare i naturreservat, nationalparker och andra skyddsvärda naturområden i Sverige. Däremot finns det ett antal allmänna regler som kan ha viss tillämplighet för flygning med drönare i naturreservat, nationalparker och andra naturområden i Sverige. Enligt 4 § nationalparksförordningen (1987:938) får Naturvårdsverket utfärda föreskrifter om inskränkningar i rätten att använda mark- eller vattenområden inom en nationalpark, om rätten att färdas och vistas där och om ordningen i övrigt inom en nationalpark. Det

har gjort att det finns föreskrifter som t.ex. förbjuder start och landning av drönare i vissa nationalparker. Det förekommer också att Naturvårdsverket vänder sig till Transportstyrelsen för att ansöka om regelrätta restriktionsområden.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan om bl.a. den pågående beslutsprocessen på EU-nivå samt det översynsarbete som Transportstyrelsen genomför finner utskottet inte anledning att ta något initiativ, och motionerna 2018/19:977 (M) och 2018/19:2734 (KD) yrkande 19 avstyrks därmed.

Reservationer

1. Regionala flygplatser, punkt 2 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Sofia Westergren (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

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24,
bifaller delvis motionerna

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5,
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 70 och
2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 9 och
avslår motionerna

2018/19:461 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1 och 2,
2018/19:586 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),
2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6,
2018/19:2088 av Isak From och Kristina Nilsson (båda S) yrkande 1,
2018/19:2208 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S),
2018/19:2223 av Linda Ylivainio och Helena Lindahl (båda C),
2018/19:2282 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),
2018/19:2417 av Peter Helander (C),
2018/19:2519 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C),
2018/19:2555 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) och
2018/19:3071 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C).

Ställningstagande

Vi anser att Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjligheten för näringslivet att lätt förflytta sig inom landet, till huvudstaden och vidare ut i världen. De statliga liksom de regionala och privata flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällena och ökar möjligheterna till tillväxt och turism i hela landet. Vi kan konstatera att det finns ett utjämningsystem i Sverige för att skydda de regionala flygplatserna från att drabbas hårt ekonomiskt av kostnader hänförliga till säkerhetskrav samt att det utgår ett statligt driftsbidrag till dessa flygplatser. Det är dessvärre ofta svårt för de regionala flygplatserna att uppnå lönsamhet i verksamheten, och ett ekonomiskt stöd blir därför nödvändigt för att säkra tillgängligheten i hela landet. Eftersom de regionala flygplatserna ofta driver trafik till Swedavias

flygplatser anser vi att Swedavia bör kompensera de regionala flygplatserna i form av driftsstöd. Vi menar att flyget med en sådan modell skulle kunna finansiera sig självt utan att påverka statsbudgeten samtidigt som flygets framtid i hela Sverige säkras.

Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av att värna tillgängligheten till flyg i hela landet genom att hela eller delar av de regionala flygplatsernas icke-ekonomiska verksamheter bekostas av Swedavia.

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

2. Regionala flygplatser, punkt 2 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Ann-Christine From Utterstedt (SD).

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

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6 och avslår motionerna

2018/19:461 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1 och 2,

2018/19:586 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2018/19:2088 av Isak From och Kristina Nilsson (båda S) yrkande 1,

2018/19:2208 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S),

2018/19:2223 av Linda Ylivainio och Helena Lindahl (båda C),

2018/19:2282 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2018/19:2417 av Peter Helander (C),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5,

2018/19:2519 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C),

2018/19:2555 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C),

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 70,

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 9,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24 och

2018/19:3071 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla behovet av att verka för en god, hållbar och konkurrenskraftig luftfart i hela landet som möjliggör att en god mobilitet säkerställs. Sverige är till ytan ett stort land, och vi anser att flyget bör tillgodose både medborgarnas och näringslivets behov av resor och transporter.

Vi kan se att det finns ett behov för både små och stora flygplatser att bygga ut kapaciteten för att möjliggöra fler avgångar och trafik med större flygplan, men även för infrastrukturen som är kopplad till flygplatser. Vi anser att detta är av största vikt för att underlätta människors resande överlag, men även för att minimera t.ex. negativa miljöeffekter och för att binda samman övrig infrastruktur. Vi vill därmed se över möjligheten att införa ett investeringsstöd för flygplatser som inte strider mot europeiska konkurrensregler och föreslår mot denna bakgrund att ett införande av ett sådant investeringsstöd utreds.

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

3. Regionala flygplatser, punkt 2 (C)

av Anders Åkesson (C).

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

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5 och

2018/19:3071 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C),
bifaller delvis motionerna

2018/19:2088 av Isak From och Kristina Nilsson (båda S) yrkande 1,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 70,

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 9 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24 och
avslår motionerna

2018/19:461 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1 och 2,

2018/19:586 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6,

2018/19:2208 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S),

2018/19:2223 av Linda Ylivainio och Helena Lindahl (båda C),

2018/19:2282 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2018/19:2417 av Peter Helander (C),

2018/19:2519 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C) och

2018/19:2555 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C).

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla att Sveriges stora avstånd gör att människor är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet och vidare ut i världen.

Eftersom de regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällena och ökar möjligheterna till turism i hela landet anser jag att det är viktigt att regeringen arbetar systematiskt för att stärka villkoren för svenskt flyg. Då EU-kommissionen granskar en rad regionala flygplatser som får statsstöd anser jag att det råder en osäkerhet om hur framtiden ska bli för dessa. Jag anser därför att Swedavias vinstdelningsmodell bör ses över för att stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet.

Utskottet tillstyrker under punkt 1 i detta betänkande regeringens proposition 2018/19:111 Ändringar i lagen om marktjänster på flygplatser. Här föreslås bl.a. att ett tillsynssystem ska införas för att säkerställa att marktjänstlagen och de föreskrifter som utfärdas i anslutning till lagen följs. Jag anser att det är en rimlig princip att tillsynsverksamheter bekostas med avgifter, men även att Transportstyrelsen bör hålla dessa avgifter på en generell nivå för flygplatser som inte blir föremål för någon omfattande tillsynsverksamhet. Jag vill peka på att de icke-statliga flygplatserna har en välkänt prekär situation och att regeringen därför har tillsatt en s.k. flygplatsöversyn för att se över statens långsiktiga roll som stödgivare för icke-statliga flygplatser. Resultatet av översynen har dock ännu inte redovisats. Jag vill uppmärksamma att icke-statliga flygplatser är mer sårbara för nya kostnader än statliga flygplatser och att de därmed inte behöver nya statliga pålagor. I stället vore det angeläget att regeringen skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för icke-statliga flygplatser. Därmed anser jag att regeringen bör följa upp Transportstyrelsens bemyndigande att ta ut avgifter för tillsyn av marktjänster så att dessa blir rimliga samt att Transportstyrelsen bör undersöka möjligheterna att frångå principerna om full kostnadstäckning för icke-statliga flygplatser om kostnaderna blir omotiverat höga i jämförelse med vad som i dag kan förutses.

Mot denna bakgrund vill jag framhålla behovet av åtgärder för att värna de regionala flygplatsernas konkurrenskraft och deras fortlevnad.

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

4. Regionala flygplatser, punkt 2 (KD)

av Kjell-Arne Ottosson (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
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 70 och
2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 9,

bifaller delvis motionerna

2018/19:2088 av Isak From och Kristina Nilsson (båda S) yrkande 1,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5,

2018/19:2555 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C) och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24 och

avslår motionerna

2018/19:461 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1 och 2,

2018/19:586 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6,

2018/19:2208 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S),

2018/19:2223 av Linda Ylivainio och Helena Lindahl (båda C),

2018/19:2282 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2018/19:2417 av Peter Helander (C),

2018/19:2519 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C) och

2018/19:3071 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C).

Ställningstagande

Jag anser 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. Svenska staten har genom Swedavia valt att behålla och bolagisera de stora flygplatserna som främst finns i storstadsområdena och där det finns högre omsättning och därmed lönsamhet och stora vinster. Samtidigt har de mindre icke-statliga flygplatserna, som främst ägs av kommunerna med stöd av landsting och regioner, inte möjlighet till samma höga omsättning och därför svårare att gå med vinst. Dessa flygplatser finns i hela landet och är mycket viktiga för kommunerna och regionerna. Då de icke-statliga flygplatserna har svårt att skapa egna konkurrensfördelar anser jag att det finns en risk att stora delar av Sverige går miste om den tillväxt som flyget bidrar till genom ökad turism och arbetspendlande. Jag vill därför framhålla behovet av att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad. Dessutom behöver finansieringsformen för de små icke-statliga regionala flygplatserna ses över för att skapa långsiktigt hållbara lösningar.

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

5. Regionala flygplatser, punkt 2 (L)

av Helena Gellerman (L).

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 motion

2018/19:461 av Arman Teimouri (L) yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna

2018/19:586 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 6,

2018/19:2088 av Isak From och Kristina Nilsson (båda S) yrkande 1,

2018/19:2208 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S),

2018/19:2223 av Linda Ylivainio och Helena Lindahl (båda C),

2018/19:2282 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M),

2018/19:2417 av Peter Helander (C),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5,

2018/19:2519 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C),

2018/19:2555 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C),

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 70,

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 9,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 24 och

2018/19:3071 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C).

Ställningstagande

Jag vill peka på att de regionala flygplatserna i dag står inför stora utmaningar. Detta beror bl.a. på omfattande regelverk på EU-nivå, kostnadsdrivande ökande säkerhetskrav, underhåll samt ensamt ansvarstagande för enskilda kommuner. Jag anser att tillgång till flygförbindelser är helt avgörande för att företag ska bli globala i en i övrigt globaliserad värld. Jag vill utifrån detta framhålla att landsbygden har ett lika stort behov av flygförbindelser som stora städer. Som exempel kan jag peka på de värmländska aktörer som snabbt behöver kunna resa till sin marknad i andra delar av världen medan internationella aktörer vill kunna resa snabbt och enkelt direkt till Karlstad och Värmland. Jag vill därför framhålla behovet av att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation liksom behovet av att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling och överlevnad. Denna kartläggning bör förutom reguljärtrafiken också ta hänsyn till behovet av brandflyg, ambulansflyg och övrigt stöd till samhället samt allmänflyget.

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

6. Bromma flygplats, punkt 3 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Ann-Christine From Utterstedt (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 7 och

bifaller delvis motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63.

Ställningstagande

Stockholm är landets starkaste tillväxtmotor och en attraktiv plats för både företag och privatpersoner. För att Stockholm ska fortsätta att vara attraktivt, särskilt för företag, anser vi att det krävs goda flygkommunikationer till och från Bromma. Vi anser vidare att en nedläggning av Bromma flygplats skulle hota ett stort antal arbetstillfällen. Vi vill även peka på att Arlanda behöver Bromma flygplats eftersom Arlanda är nära sitt kapacitetsmaximum och i dagsläget inte kan ta över trafiken från Bromma. Vidare kan vi konstatera att Arlanda även vid internationella jämförelser har visat sig få en låg placering i rankingen när det gäller närhet till stadskärnan. Vi menar att en nedläggning av Bromma även riskerar att få stora konsekvenser för ett antal orter ute i landet och att Bromma därmed har ett stort värde för Sveriges näringsliv i sin helhet. Vi vill mot denna bakgrund framhålla betydelsen av att bevara Bromma flygplats.

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

7. Bromma flygplats, punkt 3 (KD)

av Kjell-Arne Ottosson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63 och

bifaller delvis motion

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 7.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att Stockholm är en stad som växer med rekordfart och därför behöver sin citynära flygplats Bromma. Då befolkningen ökar har Stockholm en stor betydelse som ekonomiskt nav och tillväxtmotor i den svenska ekonomin och välfärden. Stockholm behöver därmed snabba transporter både inrikes och utrikes. Jag anser att Bromma flygplats har stor betydelse för de regionala flygplatsernas och landsbygdens tillgänglighet och överlevnad. Konsekvenserna av en nedläggning av Bromma flygplats skulle bli negativa och påverka landet som helhet och den regionala utvecklingen. Bromma och Arlanda kompletterar varandra då Arlanda flygplats ligger en bit utanför city men även saknar kapacitet att ta hand om Brommas flygtrafik. Även om Arlanda flygplats håller på att rustas för högre kapacitet anser jag att detta inte räcker för att klara av dagens och morgondagens flygtrafik. Bromma flygplats knyter samman landet på många sätt, men är även viktig för internationell flygtrafik till och från Sverige. Jag anser därför att Bromma flygplats inte kan ses som en lokal fråga utan i stället är av nationellt intresse. Utifrån detta vill jag framhålla betydelsen av att utveckla Bromma flygplats.

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

8. Ett gemensamt europeiskt luftrum, punkt 5 (M)

av Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Sofia Westergren (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

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 16.

Ställningstagande

Då flygtrafiken växer varje år anser vi att detta medför krav på en mer effektiv användning av luftrummet. I dag används det europeiska luftrummet på ett ineffektivt sätt vilket innebär att det årligen uppstår höga kostnader till följd av detta. Vi vill samtidigt peka på att EU:s program Single European Sky bidrar till ett effektivt och miljömässigt bättre användande av luftrummet genom att möjliggöra för ett gemensamt europeiskt luftrum där flygbolag kan

frånga landsgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. På detta sätt skapas kortare väntetider i luften innan flygen kan landa. Genom att ha ett gemensamt luftrum skulle flygets utsläpp kunna minska med 10 till 12 procent. Vi anser att det är oroande att arbetet med att få systemet på plats drar ut på tiden och menar att genomförandet av Single European Sky i stället borde prioriteras. Mot denna bakgrund vill vi framhålla behovet av att driva på för ökad takt i genomförandet av Single European Sky.

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

9. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 6 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Sofia Westergren (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 motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 5,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 5,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 3, 6.1 och 8.1,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 66 och 69,

2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 109,

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkandena 14 och 15 samt

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 40,

bifaller delvis motionerna

2018/19:1076 av Mathias Tegnér m.fl. (S),

2018/19:2058 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2,

2018/19:2087 av Joakim Järrebring m.fl. (S) yrkande 1 och

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 11 och

avslår motionerna

2018/19:705 av Hanna Westerén (S),

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 12,

2018/19:2087 av Joakim Järrebring m.fl. (S) yrkande 2,

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 7 och

2018/19:2848 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C).

Ställningstagande

För att Sverige och den svenska flygbranschen ska kunna bli ledande i en grön omställning anser vi att det kommer att krävas flera olika åtgärder för ett mer hållbart flyg. Vi menar att flyget måste ta ett större klimatansvar och att det är angeläget att införa effektiva styrmedel som leder till teknikutveckling och minskade utsläpp. Samtidigt anser vi att flyget måste ta ett större klimatansvar vill vi framhålla att det inte ska ske genom en flygskatt som beskattar alla flygresor på samma sätt utan hänsyn till bränsle. I stället anser vi att det handlar om ny teknik, effektivisering, modernisering, flygsätt och drivmedel.

Vi kan konstatera att tillgången på biodrivmedel för flyget fortfarande är begränsad och att det behövs långsiktiga styrmedel för att skapa en efterfrågan. Vi vill därför att förutsättningarna för ökad inblandning av biodrivmedel undersöks och att det införs krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle för att säkerställa att utsläppen från flygandet minskar på riktigt. Vi vill även framhålla behovet av en riktad satsning på forskning och utveckling av biobränslen för flyget.

För att skapa starkare drivkrafter för omställning av fordonsflottan anser vi vidare att det behöver utredas hur man ytterligare kan miljödifferenziera start- och landningsavgifter för att uppmuntra till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel så att de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle premieras.

Vi anser vidare att Sverige bör ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle. Vi välkomnar i sammanhanget att ICAO 2016 fattade beslut om ett globalt klimatstyrmedel för det internationella flyget. Globala utmaningar kräver globala lösningar, och Sverige måste nu vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt levererar.

Vi anser även att det borde bli obligatoriskt för aktörer som säljer flygbiljetter att erbjuda klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp, och för företag bör sådan klimatkompensation dessutom vara avdragsgill. Vi menar att möjligheterna att välja form för klimatkompensation bör vara stora eftersom det kan öka intresset för att investera. Denna typ av insatser för att minska klimatutsläppen är dessutom ofta kostnadseffektiva, särskilt i utvecklingsländer, och bör därför uppmuntras.

Mot denna bakgrund vill vi sammanfattningsvis framhålla behovet av att införa effektiva styrmedel som leder till teknikutveckling och minskade utsläpp. I detta vill vi särskilt framhålla behovet av klimatstyrande start- och landningsavgifter för flyget och en utredning av möjligheten att införa ytterligare miljödifferenziering för start- och landningsavgifter som uppmuntrar till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel. Vidare vill vi framhålla behovet av att införa krav på att erbjuda klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp.

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

10. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 6 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Ann-Christine From Utterstedt (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 12 och avslår motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 5,

2018/19:705 av Hanna Westerén (S),

2018/19:1076 av Mathias Tegnér m.fl. (S),

2018/19:2058 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 5,

2018/19:2087 av Joakim Järrebring m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 11,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 3, 6.1 och 8.1,

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 7,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 66 och 69,

2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 109,

2018/19:2848 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C),

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkandena 14 och 15 samt

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 40.

Ställningstagande

Vi vill understryka att miljöproblem i allmänhet och växthusgaser i synnerhet inte tar hänsyn till nationsgränser. Den miljöpolitik som vi inom Sverigedemokraterna förespråkar är konstruktiv och realistisk och utgår från att på det mest kostnadseffektiva sättet bekämpa miljöförstöring och utsläpp av växthusgaser globalt, utan att för den delen slå undan fötterna för svenska företag och flygindustri. Vi anser att om alltför betungande ekonomiska pålagor läggs på svenska företag och flygindustri resulterar detta i att svensk produktion och industri flyttar till mindre nogräknade nationer med sämre reglerade miljömål, med ökade utsläpp som resultat. Koldioxidläckage, som vi vill benämna denna typ av företeelser, anser vi bidrar till en negativ utveckling. Mot denna bakgrund anser vi att miljöåtgärder som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningarna av koldioxidläckage.

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

11. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 6 (KD)

av Kjell-Arne Ottosson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 5,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 5,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 3, 6.1 och 8.1,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 66 och 69,

2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 109,

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 14 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 40,

bifaller delvis motionerna

2018/19:1076 av Mathias Tegnér m.fl. (S),

2018/19:2058 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 3.2,

2018/19:2087 av Joakim Järrebring m.fl. (S) yrkande 2 och

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 11 och

avslår motionerna

2018/19:705 av Hanna Westerén (S),

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 12,

2018/19:2087 av Joakim Järrebring m.fl. (S) yrkande 1,

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 7,

2018/19:2848 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C) och

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 15.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis peka på att flyget svarar för en relativt liten men växande andel av de klimatpåverkande utsläppen och att det är angeläget att Sverige fortsätter att ligga i framkant i den gröna omställningen av flygtrafiken. Jag vill även peka på att klimathotet är globalt och att det därför behövs globala överenskommelser. Genom EU och den internationella luftfartsorganisationen ICAO kan ändamålsenliga åtgärder mot flygets klimatutsläpp genomföras. Här kan jag även konstatera att ICAO, bl.a. genom EU:s påtryckningar, har enats om åtgärder för att begränsa flygets klimatpåverkan.

För att Sverige och den svenska flygbranschen ska kunna bli ledande i en grön omställning anser jag att det behöver införas krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle för att säkerställa att utsläppen från flygandet minskar på riktigt. Vidare anser jag att det behöver införas klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle. Sverige bör även ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle. Vidare anser jag att det behöver göras en riktad satsning på forskning och utveckling av biobränslen för flyget.

Samtidigt som jag anser att flyget måste ta ett större klimatansvar vill jag framhålla att det inte ska ske genom en flygskatt som beskattar alla flygresor på samma sätt utan hänsyn till bränsle.

Mot denna bakgrund vill jag sammanfattningsvis framhålla behovet av att införa effektiva styrmedel som leder till teknikutveckling och minskade utsläpp, och att införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för flyget för att premiera dem som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle samt vikten av att Sverige ska verka aktivt via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

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

12. Beivrande av överträdelser av luftfartslagen, punkt 8 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Ann-Christine From Utterstedt (SD).

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
2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 10 och 11.

Ställningstagande

Sverige och särskilt flygindustrin har under senare tid fått uppleva en ny typ av brottslighet, där förövaren utför ett slags sabotage genom att aktivt och uppsåtligt motsätta sig flygpersonalens anvisningar och gällande säkerhetsrutiner. Vi har kunnat se att detta agerande bl.a. har använts för att förhindra verkställande av utvisningar. Vi anser att det är allvarligt att vissa individer ställer sig över svensk lag och att detta sker på andra människors bekostnad. Detta är ett problem, och vi anser att den nuvarande luftfartslagen inte är

tillräckligt långtgående och att det därför skyndsamt bör göras en översyn över straffsatserna, men även över vilka gärningar som ska anses vara straffbara. Mot denna bakgrund anser vi att ett förtydligande i luftfartslagen och luftfartsförordningen behöver snabbutredas liksom möjligheten att öka minimistraffet i luftfartslagen.

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

13. Alkoholtester för piloter och besättningspersonal, punkt 9 (KD)

av Kjell-Arne Ottosson (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
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 14.

Ställningstagande

Det är mycket oroande att anställda på flyget vid flera tillfällen har ertappats med att vara alkoholpåverkade i tjänsten. Många passagerares liv riskeras genom detta, då risken för flygplansolyckor ökar. Jag anser att detta inte är acceptabelt. För att säkerställa passagerarnas trygghet och säkerhet anser jag att det bör införas ett krav på alkoholtester för piloter och besättningspersonal vid ombord- och avstigning på flyget.

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

14. Arbetsuniformer, punkt 10 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Ann-Christine From Utterstedt (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 9.

Ställningstagande

Vi anser att flyget utöver resor och transporter har en viss särställning när det gäller att marknadsföra Sverige som turist-, handels-, och industrination. Vi vill därför att personer som reser till och från Sverige ska bemötas med respekt och professionalism samt att arbetande personal på ett enkelt sätt ska kunna kännas igen utifrån både profession och identitet. Därför menar vi att uniformer på arbetande personal på statliga flygplatser ska utformas neutralt, men även med betoning på säkerhet, öppenhet och igenkännbarhet mot kollegor och resenärer. Mot denna bakgrund anser vi att arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap.

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

15. Drönare, punkt 11 (KD)

av Kjell-Arne Ottosson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 19 och avslår motion

2018/19:977 av Erik Ottosson (M).

Ställningstagande

Jag kan dessvärre konstatera att det under de senaste åren har rapporterats om ett flertal allvarliga incidenter med drönare i det skyddade luftrummet i Sverige. Dessa incidenter har inneburit stora risker för flygplansolyckor, svåra ekonomiska förluster för flygbolagen och förseningar för resenärer. Jag kan konstatera att det redan i dag är förbjudet att utan tillstånd flyga drönare inom en viss radie kring en flygplats, och att ägarna och piloterna till drönarna som flyger i fredad zon således begår ett luftfartsbrott. För att dessa ska kunna lagföras och för att motverka överträdelser anser jag att tillverkarna bör införa något slags signalsystem som identifierar drönaren och knyter den till ägaren. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör ta initiativ till ett system som innebär att varje drönare kan knytas till en ägare.

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

Särskilda yttranden

1. Markttjänster på flygplatser, punkt 1 (SD)

Jimmy Ståhl (SD), Patrik Jönsson (SD) och Ann-Christine From Utterstedt (SD) anför:

Vi vill framhålla att en av regeringens och riksdagens främsta uppgifter är att generera lagförslag som är objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. Samtidigt ska förslagen i viss mån även begränsas för att inte generera onödiga överregleringar eller pålagor för företagare och skattebetalare. Vi anser att det förslag som regeringen nu har lämnat om ändringar i lagen om markttjänster på flygplatser ligger på gränsen för vad som kan räknas som en överreglering.

Europeiska kommissionen har påtalat brister till Sverige efter att klagomål lämnades till kommissionen om förhållandena på Stockholm Arlanda Airport när det gäller tydligt fastställda villkor för alla potentiella egenhanterare eller tjänsteleverantörer. Vi ställer oss bakom själva innehållet i anmälan och menar att alla bolag ska ges möjligheter att konkurrera på likvärdiga villkor, men samtidigt har bolag även rätt att överklaga beslut till domstol. Vi anser att det kan diskuteras huruvida det med detta som grund behöver införas en generell tillsyn på alla flygplatser, särskilt när frågan om markttjänster mestadels handlar om Arlanda.

Vi vänder oss inte emot en ökad tillsyn i sak, men vi är samtidigt oroad över sådant som rimligheten, hur tillsynsmyndighetens kostnader kommer att fördelas, de regionala flygplatsernas redan tyngda ekonomi och kommissionens inflytande över svensk lagstiftning. Vi inom Sverigedemokraterna vänder oss inte emot de förslag som regeringen lämnar i propositionen, men vill dock samtidigt uppmärksamma vikten av att regeringen är återhållsam när det gäller nya lagförslag som kan generera onödig administration och ökade kostnader för såväl företag som skattebetalare.

2. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 6 (C)

Anders Åkesson (C) anför:

Inom ramen för det angelägna arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan vill jag inledningsvis peka på att principen om att jaga utsläppen och inte transportererna även gäller för flyget. Det är därmed inte flygresan i sig som är problemet utan utsläppen som den genererar.

Jag vill därför framhålla behovet av en hållbar flygsektor och vikten av att det införs effektiva styrmedel som leder till teknikutveckling och minskningar av utsläppen från luftfarten såväl nationellt som internationellt. Jag anser att omställningstempot för ökad användning av förnybara drivmedel inom

flygbranschen behöver höjas och att detta kräver flera olika åtgärder. Det är därför viktigt att det görs riktade satsningar på forskning och utveckling av biobränslen för flyget. Vidare är det angeläget att konsumenterna har tillgång till information om vilka utsläpp olika flygresor genererar så att efterfrågan kan påverka utbudet av flygresor. Då luftfarten och dess klimatpåverkan är global är det viktigt med samverkan på internationell nivå för att finna gemensamma åtgärder som bidrar till att minska luftfartens utsläpp, och jag anser att det är viktigt att Sverige är pådrivande i internationella förhandlingar för att flyget ska betala för sina klimatkostnader.

Centerpartiet har tillsammans med regeringen och Liberalerna slutit en sakpolitisk överenskommelse. Jag anser att det är mycket positivt att det i januariavtalet ingår en punkt med inriktning på att minska flygets klimatpåverkan. I överenskommelsen anges att en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor genomförs och att Sverige bör ta en ledande roll när det gäller att omförhandla internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av fossilt flygbränsle. Jag vill vidare peka på att det i överenskommelsen ingår krav på att införa obligatorisk inblandning av förnybart bränsle och att se över möjligheten att införa miljöstyrande start- och landningsavgifter. Jag vill avslutningsvis peka på att det anges att en hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament samt att när ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget. Till följd av att det därmed pågår ett arbete i den riktning som Centerpartiet har föreslagit i kommittémotionerna 2018/19:26 (M, C, KD, L) yrkande 5, 2018/19:2427 (C) yrkandena 3, 6.1 och 8.1 och 2018/19:2819 (M, C, KD, L) yrkande 109 väljer jag i dessa fall att framföra partiets åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i en reservation.

3. Minskad klimatpåverkan från luftfarten, punkt 6 (L)

Helena Gellerman (L) anför:

Flyget är ett hittills oslagbart transportmedel när det kommer till att transportera människor längre sträckor på kort tid. Vidare innebär Sveriges geografiska förutsättningar att flyget spelar en viktig roll i det samlade transportsystemet.

Jag vill samtidigt framhålla behovet av en hållbar flygsektor och vikten av att det införs effektiva styrmedel som leder till teknikutveckling och minskningar av utsläppen från luftfarten såväl nationellt som internationellt. Jag anser att omställningstempot för ökad användning av förnybara drivmedel inom flygbranschen behöver höjas och att detta kräver flera olika åtgärder. Det är därför viktigt att det görs riktade satsningar på forskning och utveckling av biobränslen för flyget. Ett system med differentierade landningsavgifter utifrån hur mycket biobränsle som används vid flygningar bör prövas och ett reduktionspliktsystem bör införas för flygbränsle. Vidare är det angeläget att konsumenterna har tillgång till information om vilka utsläpp olika flygresor genererar så att efterfrågan baserat på klimateffekt kan påverka utbudet av

flygresor. Då luftfarten och dess klimatpåverkan är global är det viktigt med samverkan på internationell nivå för att finna gemensamma åtgärder som bidrar till att minska luftfartens utsläpp, och jag anser att det är viktigt att Sverige är pådrivande i internationella förhandlingar för att flyget ska betala för sina klimatkostnader. I övrigt bör elflygets utveckling följas noga, då dess potential att påverka flygets framtida utsläpp och därigenom stärka flygets roll som ett viktigt framtida trafikslag är stor.

Liberalerna har tillsammans med regeringen och Centerpartiet slutit en sakpolitisk överenskommelse. Jag anser att det är mycket positivt att det i januariavtalet ingår en punkt med inriktning på att minska flygets klimatpåverkan. I överenskommelsen anges att en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor genomförs och att Sverige bör ta en ledande roll när det gäller att omförhandla internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av fossilt flygbränsle. Jag vill vidare peka på att det i överenskommelsen ingår krav på att införa obligatorisk inblandning av förnybart bränsle och att se över möjligheten att införa miljöstyrande start- och landningsavgifter. Jag vill avslutningsvis peka på att det anges att en hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament samt att när ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget. Till följd av att det därmed pågår ett arbete i den riktning som Liberalerna har föreslagit i parti- och kommittémotionerna 2018/19:26 (M, C, KD, L) yrkande 5, 2018/19:2058 (L) yrkande 3.2, 2018/19:2059 (L) yrkande 5, 2018/19:2255 (L) yrkande 11 och 2018/19:2819 (M, C, KD, L) yrkande 109 väljer jag i dessa fall att framföra partiets åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i en reservation.

4. Luftfartsfrågor (V)

Jens Holm (V) anför:

Att frakta personer eller gods med flygplan är det snabbaste transportsättet för längre sträckor. Att flyga möjliggör möten mellan människor från världens alla länder. Inte undra på att flygandet ökat så kraftigt i världen. Men världens snabbt växande flygindustri har också tydliga baksidor, inte minst för miljön och klimatet. Utsläppen från världens flygande har fördubblats de senaste 20 åren, och om inget görs kommer utsläppen att fortsätta växa kraftigt. Hade flygsektorn varit ett enskilt land hade den legat på topp tio bland världens värsta utsläpparländer. Den här utvecklingen är inte hållbar. Därför måste skarpa åtgärder vidtas för att minska flygets miljö- och klimatbelastning.

Vi inom Vänsterpartiet anser att alldeles för lite görs för att på allvar minska luftfartens miljö- och klimatpåverkan. Den svenska flygskatten är ett välkommet steg framåt, men långt ifrån tillräckligt. Obligatorisk biobränsleinblandning kommer endast att minska utsläppen i begränsad utsträckning, vilket också framkommit i regeringens utredning på området. Elektrifiering och andra tekniska lösningar ligger långt i framtiden.

Vi vill därför se åtgärder som minskar flygandet och utsläppen. Några steg i den riktningen skulle kunna vara följande:

- En progressiv flygskatt där de som flyger mycket får en högre skatt.
- Slopade skattebefrielse på flygbränsle. I dag subventionerar Sverige flyget med drygt 8 miljarder kronor varje år och den största delen handlar om att flyget inte betalar skatt på sitt bränsle.
- Se över flygets nedsättning av moms respektive momsbehandling för inrikes respektive utrikes resor.
- Slopade subventioner till flygplatser annat än när de är motiverade av regionalpolitiska skäl.
- Stoppa expansionsplanerna av Arlanda flygplats och lägg ned Bromma flygplats.
- Öronmärkta intäkter från moms och skatter till hållbara transportmedel, främst tåget.
- Satsningar på hållbara biobränslen och elektrifierade flygplan.

Dessa och många andra viktiga frågor kring luftfarten kommer vi i Vänsterpartiet att återkomma till.

BILAGA I

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2018/19:111 Ändringar i lagen om marktjänster på flygplatser:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser.

Följdmotionen

2018/19:3071 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att värna de regionala flygplatsernas konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

Motion väckt med anledning av skrivelse 2017/18:278

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om flyg och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2018/19

2018/19:461 av Arman Teimouri (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling och överlevnad och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:478 av Robert Hannah (L):

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.

2018/19:494 av Robert Hannah (L):

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.

2018/19:586 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M):

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

2018/19:705 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga insatser för att premiera s.k. gröna inflygningar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:977 av Erik Ottoson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska överväga att tillsätta en utredning med uppgift att föreslå nödvändiga ändringar i lagstiftning, förordningar och regelverk i syfte att skapa ett enhetligt regelverk för flygning med obemannade luftfartyg i skyddsvärda naturområden såsom nationalparker, fågelskyddsområden och naturreservat, som tillgodoser behoven hos såväl djurlivet, naturen och besökarna som de som flyger obemannade luftfartyg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2018/19:1076 av Mathias Tegnér m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av minskade klimatutsläpp från flygtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av ett investeringsstöd för flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bevara Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetsuniformer på statliga flygplatser ska vara fria från politiska och religiösa budskap och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda ett förtydligande i luftfartslagen och i luftfartsförordningen och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbutreda möjligheten att öka minimistraffet i luftfartslagen och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöåtgärder som berör svensk flygindustri ska innefatta beräkningarna gällande koldioxidläckage och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1216 av Tobias Billström m.fl. (M):

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

2018/19:2058 av Jan Björklund m.fl. (L):

- 3.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att effektiva transporter spelar en avgörande roll för att säkerställa företagens konkurrenskraft och jobben och för att säkra tillväxt i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser flyget.

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om flyg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2087 av Joakim Järrebring m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att flyget motiveras att minska sina CO₂-utsläpp och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa incitament som främjar teknikutveckling av flygplan och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2088 av Isak From och Kristina Nilsson (båda S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av att klara de långsiktiga ekonomiska förutsättningarna för regionala flygplatser samt tydliggöra statens roll och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2208 av Roza Güclü Hedin m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för trafikplikt på Mora flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2223 av Linda Ylivainio och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga krav på s.k. genomgående biljetter i upphandling av transportpolitiskt motiverad flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om flyget och dess utsläpp och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2282 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en strategi för att säkra de regionala flygplatsernas överlevnad och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2417 av Peter Helander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska arbeta för att säkerställa jobb och företagande i norra och västra Dalarna genom att belägga flyglinjen Mora–Arlanda med trafikplikt och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar omställning av flygsektorn och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
- 6.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att säkerställa implementering och efterlevnad av internationella avtal som syftar till att flyget och sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser flyget.

- 8.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom flyget och sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser användningen av klimateffektiva drivmedel inom flyget.

2018/19:2465 av Mikael Oscarsson (KD):

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

2018/19:2519 av Helena Lindahl och Linda Ylivainio (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till ett permanent ökat ekonomiskt stöd för statlig flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2555 av Helena Lindahl och Per Åsling (båda C):

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

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om högre ambitioner vad gäller ekonomiska styrmedel för minskat flygresande, främst genom flygskatt och marknadsbaserade slottider, och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

14. 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.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till ett system som innebär att varje drönare kan knytas till en ägare och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringsformen för de icke-statliga regionala flygplatserna behöver ses över och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L):

109. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om klimatstyrande start- och landningsavgifter för flyget och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2848 av Lars Thomsson och Martin Ådahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheten att göra Visby–Bromma till en helt grön flyglinje driven enbart med biobränsle inom ramen för en obligatorisk inblandning av biobränsle i flygbränsle i svenskt inrikesflyg och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M):

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ytterligare miljödifferiering för start- och landningsavgifter som uppmuntrar till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på erbjudande om klimatkompensation som ett tillägg vid biljettköp och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva på för ökad takt i implementeringen av Single European Sky och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna tillgänglighet till flyg i hela landet genom att hela eller delar av de regionala flygplatsernas icke-ekonomiska verksamheter bekostas av Swedavia, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ytterligare miljödifferiering för start- och landningsavgifter som uppmuntrar till investeringar i mer bränslesnåla plan och inblandning av biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen
(2000:150) om marktjänster på
flygplatser

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser

dels att nuvarande 24 § ska betecknas 28 §,

dels att 1, 7, 15, 17, 20 och 28 §§ och rubrikerna närmast före 1, 7 och 17 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före den tidigare 24 § ska sättas närmast före den nya 28 §,

dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 24–27 §§, och närmast före 24 och 26 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Inledande bestämmelse**Inledande bestämmelser****1 §**

Denna lag innehåller bestämmelser om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatser som står öppna för kommersiell trafik.

Denna lag innehåller bestämmelser om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatser som står öppna för kommersiell trafik.

Vid tillämpningen av denna lag ska, med undantag för ärenden som ska prövas med stöd av 23 §, beslut fattas, villkor uppställas och ersättningar bestämmas utifrån skäl som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

Vissa allmänna regler**Tillträde till marknaden för marktjänster****7 §**

Tillträdet till marknaden för marktjänster *skall* vara fritt. Trots detta får tillträdet begränsas enligt 8, 9, 12 och 13 §§, dock endast i den utsträckning som säkerheten, kapaciteten eller utrymmet på flygplatsen kräver det.

Tillträdet till marknaden för marktjänster *ska* vara fritt. Trots detta får tillträdet begränsas enligt 8, 9, 12 och 13 §§, dock endast i den utsträckning som säkerheten, *luftfartsskyddet*, kapaciteten eller utrymmet på flygplatsen kräver det.

Vid tillämpningen av denna lag skall, med undantag för ärenden som skall prövas med stöd av 23 §, beslut fattas och villkor uppställas utifrån skäl som är relevanta,

objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

15 §

När ledningsenheten avser att uppställa kontraktsvillkor eller tekniska specifikationer som måste uppfyllas av leverantörer av marktjänster eller av dem som önskar utöva egenhantering, *skall* dessa villkor eller specifikationer fastställas *efter samråd med användarkommittén på flygplatsen. Villkoren eller specifikationerna skall fastställas i särskilda beslut.*

När ledningsenheten avser att uppställa kontraktsvillkor eller tekniska specifikationer som måste uppfyllas av leverantörer av marktjänster eller av dem som önskar utöva egenhantering, *ska* dessa villkor eller specifikationer fastställas *i särskilda beslut. Om villkoren eller specifikationerna avser leverantörer av marktjänster ska de fastställas efter samråd med användarkommittén på flygplatsen.*

Återkallelse av rätten att utföra marktjänster

Förbud att utföra marktjänster

17 §¹

När en leverantör av marktjänster eller ett företag som utför egenhantering inte längre utnyttjar sin rätt att bedriva verksamheten får denna rätt återkallas av Transportstyrelsen. Rätten att utföra marktjänster får också återkallas från den som saknar nödvändiga tillstånd, eller från den som på ett icke ringa sätt åsidosätter regler i denna lag eller andra bestämmelser, som syftar till att en flygplats skall fungera tillfredsställande.

Ledningsenheten vid berörd flygplats får hos Transportstyrelsen ansöka om *återkallelse* enligt första stycket.

Om en leverantör av marktjänster eller en användare som utför marktjänster saknar nödvändiga tillstånd eller på ett sätt som inte är ringa åsidosätter regler i denna lag eller andra bestämmelser som syftar till att en flygplats ska fungera tillfredsställande, får Transportstyrelsen besluta att förbjuda leverantören eller användaren att fortsätta utföra marktjänster.

Ledningsenheten vid berörd flygplats får hos Transportstyrelsen ansöka om *förbud* enligt första stycket.

20 §

Leverantörer av marktjänster och användare som utövar egenhantering *skall* ges tillträde till anläggningar i sådan omfattning och på sådant sätt som är nödvändigt för att de *skall* kunna

Leverantörer av marktjänster och användare som utövar egenhantering *ska* ges tillträde till anläggningar i sådan omfattning och på sådant sätt som är nödvändigt för att de *ska* kunna

¹ Senaste lydelse 2008:1374.

tillhandahålla tjänster till tredje man eller utöva egenhantering tillhandahålla tjänster till tredje man eller utöva egenhantering.

Om det behövs för att bättre och effektivare kunna utnyttja tillgängliga utrymmen och liknande, eller för att kunna bereda plats för tillkommande leverantörer av marktjänster och användare som utövar egenhantering får ledningsenheten efter att ha hört användarkommittén besluta om jämkningar eller omfördelningar av utrymmen och liknande mellan alla som utför eller står i begrepp att börja utföra marktjänster på flygplatsen.

Den som *innehar* anläggningar som används av leverantörer av marktjänster eller användare som utövar egenhantering får ta ut *en* ersättning för utnyttjandet. Den som *tillhandahåller en eller flera* anläggningar som används av leverantörer av marktjänster eller användare som utövar egenhantering får ta ut ersättning *endast* för utnyttjandet *av anläggningen*.

Tillsyn

24 §

Transportstyrelsen utövar tillsyn över att denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

Om det behövs för tillsynen, har Transportstyrelsen rätt att på begäran

1. få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som tillsynen gäller, och

2. få tillträde till flygplatsen samt de lokaler och anläggningar som tillsynen gäller.

25 §

Transportstyrelsen får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Bemyndiganden

26 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. flygplatsens användarkommitté,

2. de beslut, villkor och ersättningar samt skälen för dessa enligt vad som anges i 1 § tredje stycket,

3. begränsningar av marknaden samt urval av leverantörer av marktjänster till tredje man och användare som utövar egenhantering,

4. förbud enligt 17 §,

5. bokföring enligt 18 och 19 §§,

6. tillträde till anläggningar och ersättningar för utnyttjande av anläggningar,

7. jämkningar och omfördelningar av utrymmen och liknande,

8. centraliserade anläggningar,

9. samråd med användarkommittén enligt 10 och 15 §§, och

10. tillsyn.

27 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för Transportstyrelsens tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

24 §

Transportstyrelsens eller ledningsenhetens beslut enligt 8–15 och 17 §§, 20 § första och andra styckena och 21 § samt beslut om avgifter enligt 4 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

28 §²

Transportstyrelsens eller ledningsenhetens beslut enligt 8–15 och 17 §§, 20 § första och andra stycket och 21 och 25 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2019.

² Senaste lydelse av tidigare 24 § 2008:1374.