

# En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem





**Omslagsfoto:** Maskot/Folio  
**Illustration:** Itziar Castany Ramirez  
**Produktion:** Näringsdepartementet  
**Artikelnummer:** N2017.2

# Förord

Flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft och spelar en viktig roll genom att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter, såväl inrikes som utrikes. Flyget är en del av transportsystemet vilket innebär att flyget måste utvecklas i samverkan med övriga trafikslag för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem.

Förutsättningarna för flyget i Sverige ska förbättras. Den snabba samhälls- och omvärldsutvecklingen ger både möjligheter och utmaningar för flyget i framtiden. Samtidigt som det finns ett ökande behov av tillgänglighet, nationellt såväl som internationellt, måste också utmaningarna adresseras. Det kommer t.ex. att krävas ytterligare åtgärder för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan. Eftersom flyget till sin natur är internationellt ska Sverige också i fortsättningen vara engagerat och pådrivande i EU och internationella fora, t.ex. vad gäller arbetet för rättvisa villkor och sund konkurrens inom flygbranschen.

Flygstrategin ska ses i ett bredare sammanhang eftersom ambitionen är att den ska ge synergier tillsammans med strategier och initiativ på andra politikområden. Flygstrategin ska bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt.

Regeringens flygstrategi har tagits fram i bred samverkan inom Regeringskansliet och i dialog med myndigheter, flygbranschen och andra aktörer som berörs av flygstrategin. I strategin lyfter regeringen fram ett antal fokusområden och prioriteringar som kommer att vara vägledande för regeringens arbete med flyget de kommande åren.

Stockholm, januari 2017

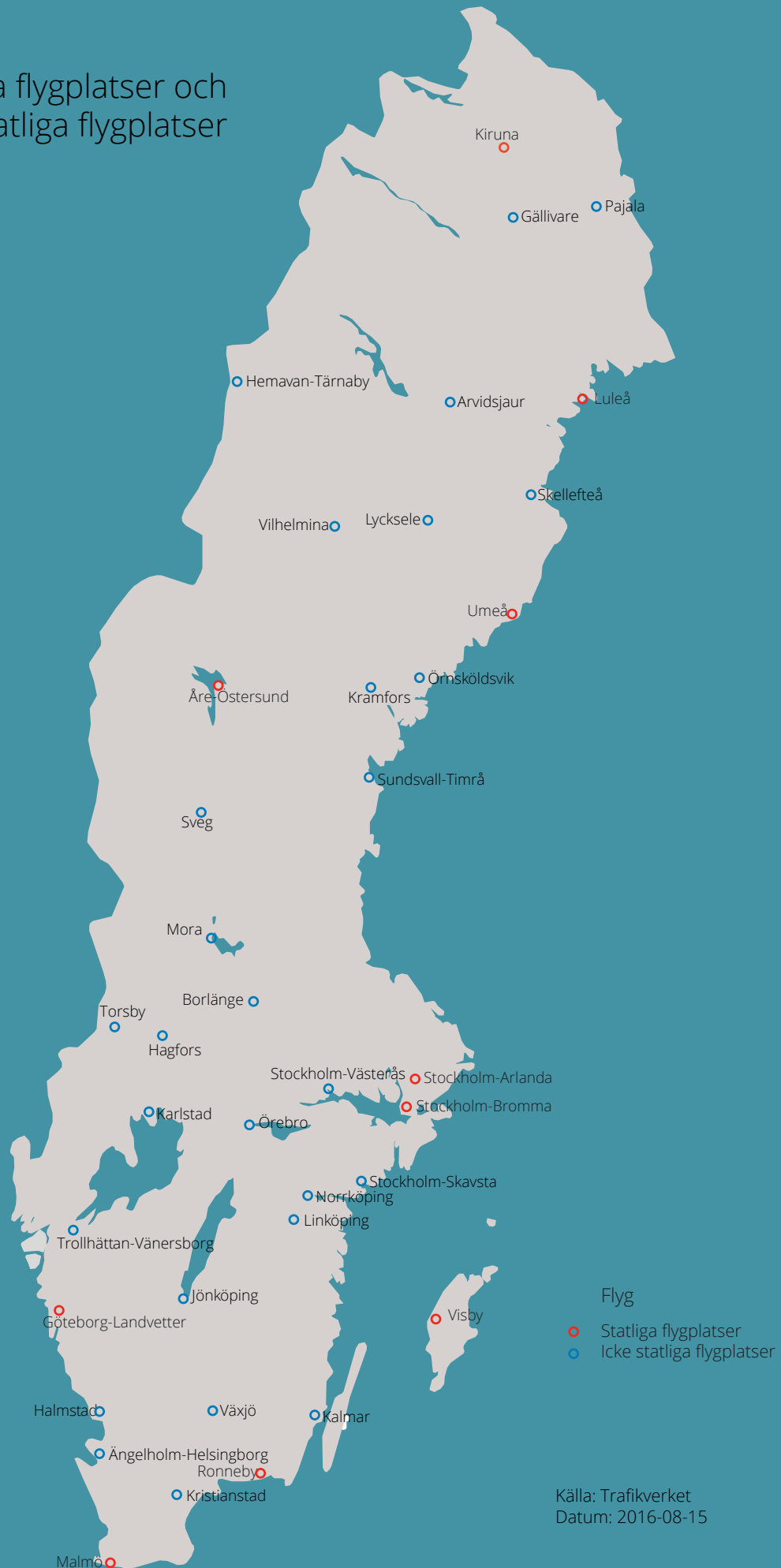


Anna Johansson  
Infrastrukturminister



Foto: Johan Bergmark

# Statliga flygplatser och icke statliga flygplatser



Källa: Trafikverket  
Datum: 2016-08-15

# Innehållsförteckning

1 Inledning	6
1.1 Varför en flygstrategi?	6
1.2 Ambition och utgångspunkter	6
1.3 Flyget spelar en viktig roll i transportsystemet	7
1.4 Flygets förutsättningar och utmaningar	8
1.5 De svenska flygplatserna	10
1.6 Luftrum och flygtrafiktjänst	11
1.7 EU och globalt	11
2 Fokusområden och prioriteringar	14
2.1 Tillgänglighet inom Sverige och internationellt	14
2.2 Stärk Arlanda flygplats som nav och storflygplats	18
2.3 Flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska	18
2.4 Hög flygsäkerhet med målbaserade regelverk	22
2.5 Rättvisa villkor och sund konkurrens	24
2.6 En forskningsstark och innovativ flygindustrination	28
2.7 Ökad export av svenska varor och tjänster	30
3 Uppföljning	32
Termer och förkortningar	33
Noter	34

# 1 Inledning

## 1.1 Varför en flygstrategi?

Flyget spelar en viktig roll i transportsystemet. Det innebär att flyget bidrar till Sveriges ekonomi och konkurrenskraft, som är beroende av snabba transporter som överbryggar långa avstånd. Flygbranschen med flygplatser, flygbolag, service- och kringverksamheter samt flygindustrin med aktörer inom forskning, innovation och produktion bidrar med ett betydande antal direkta arbetstillfällen i Sverige. Enligt Intervistas bidrar den svenska flygbranschen och flygindustrin med omkring 90 000 arbetstillfällen och ca 75 miljarder kronor till svensk BNP<sup>1</sup>. Därutöver bidrar flygtillgängligheten (turism, handel, investeringar m.m.) inom samt till och från Sverige med ytterligare omkring 100 000 arbetstillfällen och 80–100 miljarder kronor till svensk BNP.

Flygbranschen är en marknad i stark förändring, präglad av hård internationell konkurrens. Lägre priser gynnar resenärerna men konsekvenserna kan också bli lägre löner, försämrade arbetsvillkor eller förlorade arbetstillfällen.

Trots att flyget genom teknikutveckling har effektiviserats och minskat utsläppen per flygkilometer spås de totala utsläppen öka i takt med en ökad utrikestrafik.

Flygets negativa effekt på klimatet orsakas av flera olika gaser och utsläppen innehåller dessutom partiklar som bidrar till både klimat- och miljöpåverkan. Flygets stadigt ökande utsläpp innebär en stor utmaning för regeringens höga ambitioner för miljön, särskilt med beaktande av att klimatfrågan är en av regeringens tre huvudprioriteringar. En nyckelfaktor för att tackla utmaningarna på bästa sätt och ge framgång är att staten, näringslivet, akademien och andra berörda aktörer samverkar för att hantera flygets utmaningar.

Sverige behöver en flygstrategi som bidrar till ett hållbart flygresande, en minskad miljö- och klimatpåverkan samt sunda och rättvisa konkurrensvillkor. Strategin ska också bidra till effektiva regelverk för att bibehålla en hög flygsäkerhet, främja en ökad export av svensk flygteknik samt värna Sveriges ställning som stark flygindustrination.

## 1.2 Ambition och utgångspunkter

Regeringens mål är att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet 2020. Regeringens klimatpolitik innebär att Sverige ska vara en global förebild. Regeringens mål är också att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att de nationella miljö kvalitetsmå-

len ska nås. Alla politikområden måste bidra till att klara de stora utmaningarna.

Flygstrategins inriktning ska därför bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Även om ambitionen är att ha en stor bredd i de frågor som hanteras är strategin på inget sätt utömmade. Dialog, samverkan och kunskapsutbyte är en förutsättning för ett fortsatt utvecklingsarbete.

Med flygstrategin vill regeringen tydliggöra ett antal fokusområden och prioriteringar som den ser som viktiga för flyget, både på kort och lite längre sikt. Strategin är ett inriktningsdokument och en plattform för fortsatt arbete med att utveckla flygets roll och förutsättningar i transportsystemet.

Flygstrategin tar sin utgångspunkt i de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen<sup>2</sup>. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har också beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet samt ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa där de båda målen är jämbördiga. Regeringens politik inom trans-



Foto: Luftfartsverket

portområdet ska bidra till att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Därmed ska transportsystemet bidra till en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling i alla delar av landet.

Regeringen har konkretiserat målen i ett antal preciseringar. Regeringen har i september 2016 uppdragit åt Trafikanalys att se över och vid behov lämna förslag till nya eller modifierade transportpolitiska preciseringar. Vidare ska Trafikanalys lämna förslag till indikatorer som gör det möjligt att följa upp de transportpolitiska målen som helhet.

Flygstrategin ska dock ses i ett bredare sammanhang eftersom ambitionen är att den ska ge synergier tillsammans med regeringens strategier och initiativ på andra politikområden, t.ex. exportstrategin och nyindustrialiseringsstrategin Smart industri. Flygstrategin ska också samspela med andra åtgärder eller aktiviteter som regeringen planerar eller genomför inom transportområdet, bl.a. den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet under perioden 2018–2029 samt trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur under samma period.

### 1.3 Flyget spelar en viktig roll i transportsystemet

Transporter är av grundläggande betydelse för Sveriges ekonomi och dagens samhälle. Transpor-

ter ger möjlighet för människor att kunna resa till och från olika platser. Det handlar om betydelsen av mänskliga möten, integration och social hållbarhet. Transporter är också helt avgörande för näringslivets möjligheter att verka och utvecklas. Ett välutvecklat transportsystem bidrar till grundläggande tillgänglighet, regional utveckling och i förlängningen ett ökat välstånd och högre livskvalitet i hela landet.

Flygets roll i transportsystemet är självklar. Det finns inget annat trafikslag som erbjuder de möjligheter som flyget gör när det gäller att tillgodose behovet av långväga resor, såväl inrikes som utrikes. För många människor i regioner och orter i t.ex. de nordligaste länen är varken väg eller järnväg ett realistiskt alternativ till flyget för resor till och från södra Sve-

rige. För det svenska näringslivet och företagandet är tillgången till snabba och effektiva flygtransporter över dagen såväl inom landet som till och från andra länder avgörande för att kunna utvecklas i en allt mer globaliserad och konkurrenspräglad ekonomi. Flygets roll för godstransporter är också viktig, särskilt för behovet av snabba, långväga transporter av högvärdigt gods.

Det är viktigt att ha ett trafikslagsövergripande synsätt och utgå ifrån ett ”hela resan”-perspektiv. Flyget är en del av transportsystemet vilket innebär att flyget måste utvecklas i samverkan med övriga trafikslag för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i sin helhet. Vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser är alla viktiga delar i transportsystemet för att kunna erbjuda människor och näringslivet goda transportlösningar. Med en sådan utgångspunkt är t.ex. effektiva kollektivtrafikanslutningar till flygplatserna mycket viktiga.

Staten upphandlar flygtrafik på ett antal flyglinjer, huvudsakligen mellan Arlanda flygplats och vissa flygplatser i norra Sverige. Det är Trafikverket som svarar för hanteringen av den samhällsköpta flygtrafiken vilken handlas upp med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Bidraget till den samhällsköpta flygtrafiken uppgår under nuvarande upphandlingsperiod 2015–2019 till närmare 95 miljoner kronor per år.

Det är också viktigt att flyget är ett transportmedel tillgängligt för alla. Tillgängligheten inom flyget för personer med funktionsnedsättning är i dag god där en väl organiserad ledsagning är en grundpelare.

#### 1.4 Flygets förutsättningar och utmaningar

Flygbranschen är en drivkraft för ekonomisk tillväxt, sysselsättning, handel och rörlighet. Enligt EU-kommissionen sysselsätter luftfarten inom EU direkt mellan 1,4 miljoner och 2 miljoner personer och bidrar totalt till mellan 4,8 miljoner och 5,5 miljoner arbetstillfällen<sup>3</sup>.

Framför allt den internationella flygtrafiken ökar kraftigt och nya linjer och destinationer utvecklas vilket har betydelse för både människor och näringsliv. Tillgången till direkta interkontinentala flygförbindelser är en viktig faktor för lokalisering av de stora bolagens huvudkontor i Europa.

Globalt sett är dock det ökande flyget en av de snabbast tilltagande källorna till klimatpåverkan. Samtidigt är flyget en stor och växande industri och marknad där svenska aktörer har stora möjligheter att bidra till export, sysselsättning och tillväxt. Flyget har med andra ord många dimensioner där mål och utmaningar ibland står i konflikt med varandra.

Den internationella flygbolagsorganisationen Iata uppskattar att flyget globalt kommer att öka med mer än fyra procent årligen under de kommande decennierna<sup>4</sup>. Ett ökat flygresande ger emellertid negativa konsekvenser för klimatet och miljön. Även om utsläppen per passagerare och flygkilometer har minskat över tid har de totala utsläppen från flyget fortsatt att öka eftersom trafiken ökar. Kraftfulla åtgärder kommer att behöva vidtas för att hantera flygets miljöutmaningar samtidigt som efterfrågan på ökad tillgänglighet ska kunna hanteras.

Flygbranschen är en i högsta grad dynamisk bransch som är i stän-

dig förändring. Den är fortfarande relativt hårt reglerad globalt men genom successiva avregleringar både nationellt och inom EU styrs branschen allt mer av marknadskrafterna. På global nivå sker en motsvarande utveckling genom att t.ex. EU och de skandinaviska länderna verkar för en fortsatt liberalisering av den internationella luftfarten.

Ett ökat linjeutbud och lägre priser är positiva effekter av flygmarknadens avreglering som gett fler människor möjlighet att resa. Trenden är fortsatt sjunkande biljettpriser i det internationella flyget. Framför allt s.k. lågkostnadsbolag har under många år haft stora framgångar på flygmarknaden med snabb expansion och hård prispress på de traditionella flygbolagen. Samtidigt sätter den hårda konkurrensen stor press på flygbolagen att sänka sina kostnader för att kunna överleva på marknaden. Detta har t.ex. resulterat i den växande trend som kan ses där flygbolag introducerar nya affärsmodeller som bl.a. kan resultera i ändrade förutsättningar vad gäller social trygghet för piloter och kabinpersonal. Konsekvenserna av sådana ändrade förutsättningar är ofta svåröverskådliga för de personer som berörs.

Transportstyrelsen är den statliga myndighet som svarar för merparten av regelgivningen, tillsynen, tillståndsprövningen och registerhållningen inom luftfarten och transportområdet i övrigt. Sedan 2011 finansieras Transportstyrelsens tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning inom alla trafikslagen som huvudregel med självkostnadsbaserade avgifter. Inom luftfartsområdet tas även en s.k. myndighetsavgift ut per avresande passagerare från svenska flygplatser. Det finns en



del verksamheter som inte har förutsättningar att bära självkostnadsbaserade avgifter. Därför har Transportstyrelsen sedan 2014 möjlighet att ta ut lägre avgifter i vissa fall. Inom luftfartsområdet gäller det drifttillstånd för kommersiella flygtransporter med helikopter och luftballong, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd, underhålls- och luftvärdighetsorganisationer med tillstånd samt tillsyn och tillstånd avseende kulturhistorisk verksamhet som bedrivs i begränsad omfattning utan vinstsyfte.

I september 2015 uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen att redovisa hur avgiftsnivåerna har utvecklats och hur möjligheterna att ta ut lägre avgifter har tillämpats samt att vid behov föreslå ändringar av möjligheterna att frångå

kravet på full kostnadstäckning. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i mars 2016<sup>5</sup>. Regeringen avser att hantera Transportstyrelsens förslag i kommande regleringsbrev och genom förordningsändringar.

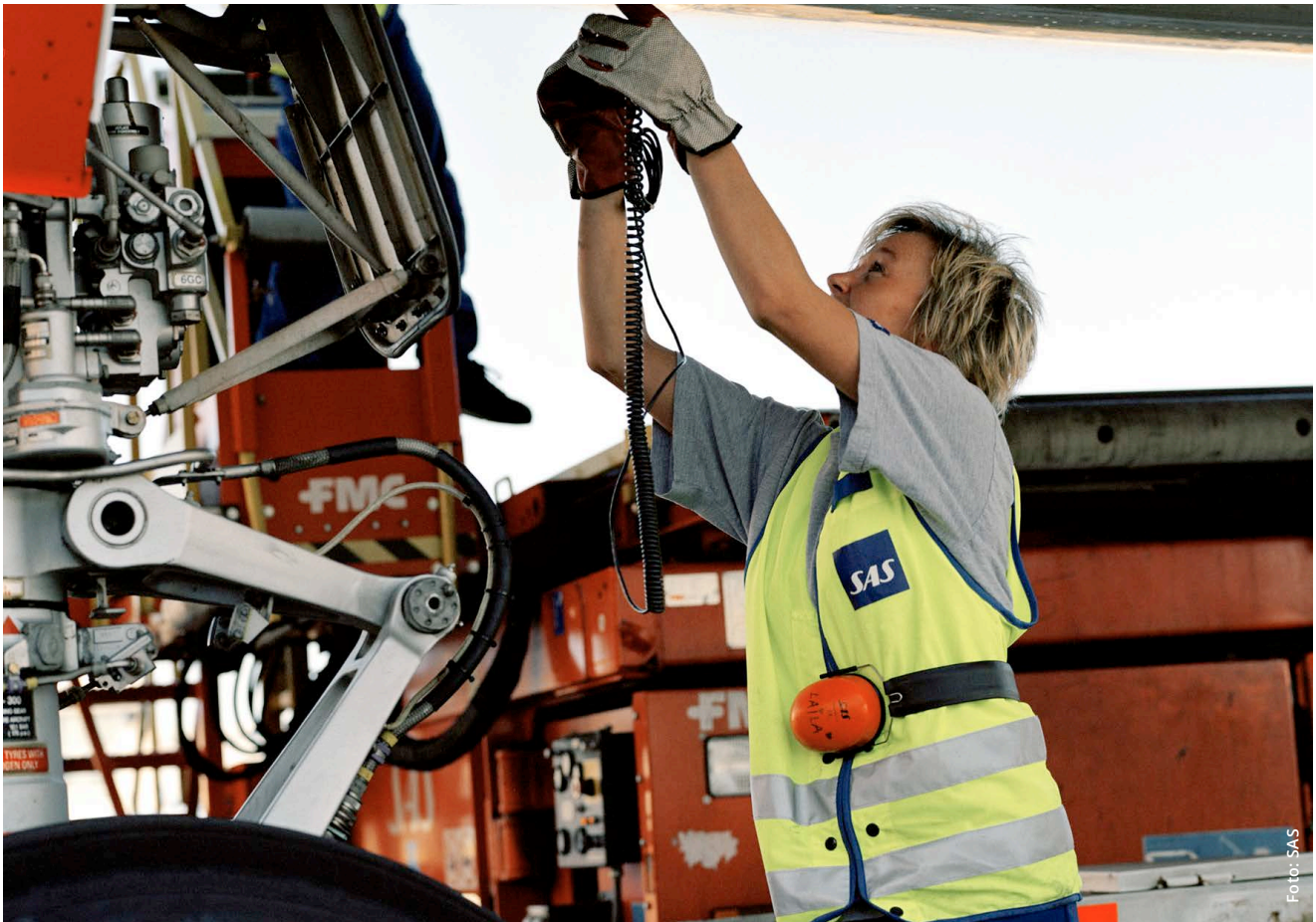
Vanliga sätt att finansiera flygplan och helikoptrar är leasing och lån hos banker och andra kreditinstitut. Den säkerhetsrätt som kreditgivaren får i luftfartyget till skydd för sin fordran regleras på olika sätt i olika rättssystem. Detta skapar en osäkerhet hos kreditgivarna, vilket i sin tur medför dyrare finansiering för flygbolagen. I syfte att bl.a. minska riskerna vid denna typ av finansiering har Sverige tillträtt konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker (Kapstadskonventionen) och ett tillhörande protokoll om särskil-

da frågor rörande luftfartsobjekt (luftfartsprotokollet). Regelverken gäller som svensk rätt sedan april 2016. Till följd av Sveriges tillträde väntas registreringen i det svenska luftfartygsregistret öka.

EU-kommissionen antog i april 2014 nya riktlinjer om statsstöd till flygplatser och flygbolag<sup>6</sup>. Riktlinjerna reglerar möjligheterna och formerna för offentliga finansiella stöd till flygplatser och flygbolag, inte bara i Sverige utan i hela EU. I Sverige har regeringen valt att tillämpa EU:s regler om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (Services of General Economic Interest–SGEI) för att med statliga medel kunna ge ersättning för vissa kostnader som icke statliga flygplatser har svårt att täcka på egen hand.



Foto: Serny Pernebjerg/Folio



### 1.5 De svenska flygplatserna

De svenska flygplatserna har god täckning i landet, från Kiruna i norr till Malmö i söder. Enligt Trafikanalys<sup>7</sup> når i stort sett hela befolkningen (99,7 procent) en flygplats med linjetrafik inom två timmars restid med bil. Inom en timme når nära 95 procent av befolkningen en flygplats.

Det svenska flygplatssystemet är inte statistiskt. Den senaste trettioårsperioden har antalet flygplatser som är öppna för linjetrafik successivt minskat. Från mitten av 1980-talet har endast en ny flygplats byggts och öppnats för trafik (Pajala år 1999) medan ett 15-tal flygplatser runt om i landet, främst i södra Sverige, har lagt ner linjetrafiken. Genom bl.a. successiva utbyggnader och förbättring-

ar av vägar och järnvägar är det sannolikt att den långsiktiga trenden med färre antal trafikflygplatser fortsätter.

Staten ansvarar för ett nationellt basutbud med tio flygplatser som ägs och drivs av det statligt ägda bolaget Swedavia AB. Innebörden av att en flygplats ingår i det nationella basutbudet är att flygplatsen får läggas ner endast efter regeringens godkännande. Swedavia AB bekostar själv sin verksamhet, sin infrastruktur och sina investeringar. Alla intäkter kommer direkt eller indirekt från flygtrafiken.

Regeringen beslutade i december 2014 om ett uppdrag till en statlig samordnare för Bromma flygplats. Regeringen ändrade därefter

ter beslutet i december 2015 på så sätt att uppdraget begränsades till att pröva förutsättningarna att utveckla flygkapacitet och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. Övriga delar av uppdraget upphörde. Samordnaren har redovisat i rapporten ”Mer flyg och bostäder” i mars 2016<sup>8</sup>. Rapporten har därefter remitterats. Regeringen avser att återkomma i frågan.

De kommunala och privata flygplatserna är betydligt fler till antalet men är volymmässigt, med några undantag, avsevärt mindre än de statliga flygplatserna. För närvarande bedrivs linjetrafik vid 28 icke-statliga flygplatser. Den stora majoriteten av de icke-statliga flygplatserna redovisar återkommande driftunderskott. Sta-

ten bidrar därför sedan 1999 med transportpolitiskt motiverat ekonomiskt stöd för driften till vissa icke-statliga flygplatser. Under de senaste åren har det statliga driftstödet totalt uppgått till ca 103 miljoner kronor årligen.

Det finns därutöver omkring 200 mindre flygfält runt om i landet där det på många håll bedrivs andra flygverksamheter än linjetrafik, t.ex. privat- och allmänflyg i olika former. Ansvaret för flygplatser som huvudsakligen betjänar allmänflyget är en kommunal angelägenhet eller en angelägenhet för enskilda intressenter. I proposition Vissa luftfartspolitiska frågor (prop. 1981/82:98) fastslog den dåvarande regeringen att behov och förutsättningar för allmänflyget bedöms bäst på lokal eller regional nivå. Regeringen anser inte att det finns anledning att ändra detta synsätt.

Flyget och flygplatserna är också viktiga ur ett beredskapsperspektiv. Enligt Trafikverkets instruktion ska verket genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras. Trafikverket har därför tecknat avtal för extra samhällsberedskap för tio flygplatser, varav två är kommunala. Socialstyrelsen har också utsett fem flygplatser i Sverige till karantänflygplatser med särskild beredskap.

Inom ramen för det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T) ingår Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter och Malmö flygplats i det europeiska stomnätet för flygplatser och ytterligare 23 svenska flygplatser i det övergripande nätet, vilket innebär att de ska leva upp till

kraven i direktivet 1315/2013<sup>9</sup> till år 2030 respektive 2050. Att vara utpekad flygplats i TEN-T-nätverket innebär även att flygplatsen har möjlighet att söka EU-medel från Fonden för ett sammanlänkat Europa.

#### 1.6 Luftrum och flygtrafiktjänst

Det svenska luftrummet omfattar luftrummet över territoriet och över de närmaste delarna av angränsade internationellt vatten. Det kontrollerade luftrummet där flygtrafikledningstjänst utövas sträcker sig mellan 2 750 och 20 000 meters höjd. All flygning i detta område sker efter tillstånd från flygtrafikledningen. Under 2 750 meter är luftrummet okontrollerat förutom runt flygplatser där flygtrafikledningstjänsten leder flygtrafik till och från flygplatserna. Vid mindre flygplatser utövas flygtrafikinformations-tjänst för in- och utflygning vid flygplatsen.

Luftrummet över 8 500 meters höjd är ett så kallat FRA (Free Route Airspace) vilket innebär att flygbolagen ges möjlighet att i samråd med flygtrafikledningen välja den för dem bästa och mest ekonomiska flygvägen utan att vara bundna av att följa förutbestämda flygvägar.

Det svenska luftrummet delas av den civila och militära luftfarten och samordning av den dagliga verksamheten sker via en civil/militär koordineringsenhet vid flygtrafikledningstjänsten, AMC (Airspace Management Cell).

För att säkerställa att luftfarten kan bedrivas med säkerhet, regularitet och effektivitet finns det en flygtrafiktjänst. Inom ramen för flygtrafiktjänsten bedrivs bl.a. flygtrafikledning, som ska främja en välordnad trafik genom att trafikledningen optimerar trafik-

flöden och därmed minimerar eventuella förseningar. Flygtrafikledningens primära uppgifter är att genom flygkontrolltjänsten förhindra kollisioner mellan flygplan inbördes samt mellan flygplan och fordon på flygplatsernas rull- och taxibanor. Andra uppgifter är att lämna råd och information av betydelse för flygplanets säkra framförande, vilket sker genom flygrådgivnings- eller flyginformationstjänst som grund för pilotens eget beslut. Inom ramen för flygtrafiktjänsten bedrivs även alarmeringstjänst, vilket innebär att flygräddningscentral kontaktas om det skulle bedömas vara nödvändigt.

Transportstyrelsen är ansvarig myndighet för tillsyn av flygtrafiktjänster i svenskt luftrum. Enligt luftfartslagen (2010:500) får numera flygplatser som inte ägs eller kontrolleras av staten själva ombesörja flygtrafikledningstjänst i anslutning till flygplatsen. För närvarande finns det två certifierade leverantörer av flygtrafikledningstjänst och flygkontrolltjänst i Sverige. Luftfartsverket ansvarar för utförande av flygtrafiktjänst som inte omfattas av luftfartslagens möjlighet för flygplatser att upphandla flygtrafikledningstjänst och flygkontrolltjänst.

#### 1.7 EU och globalt

Luftfarten är på grund av sin globala natur till största delen reglerad på internationell nivå. En stor del av regleringen sker genom Icao, FN:s luftfartsorganisation, som har till uppgift att underlätta flygtransporter mellan världens länder och samtidigt bidra till ökad flygsäkerhet.

Den s.k. Chicagokonventionen från 1944 innehåller regler om medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter inom luftfartsområdet, regler om införande av inter-



Foto: Ulrica Ekblom/Folio

nationella standardbestämmelser, rekommendationer av teknisk och flygoperativ natur, riktlinjer för lättnader i tull- och passfrågor samt luftfartspolitiska frågor. Med stöd av Chicagokonventionen fastställer Icao också normer och rekommendationer som vägleder medlemsstaterna vid utformningen av författningar. Syftet är att säkerställa en nödvändig likformighet mellan nationella bestämmelser och internationella normer. Icao har för närvarande 191 medlemmar. Medlemsländerna i Norden samt Estland och Lettland samarbetar inom Icao genom en gemensam delegation, Nordicao.

På flygsäkerhetsområdet antog EU år 2002 den s.k. Easaförordningen med gemensamma bestämmelser för den civila luftfarten, numera förordning EG nr 216/2008<sup>10</sup>. Huvudsyftet med förordningen är att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa. Med förordningen inrättades också den europeiska flygsäkerhetsbyrån Easa. Byrån hade inledningsvis uppdrag som rörde regelutveckling samt typ- och miljöcertifiering av luftfartyg.

Under åren har Easaförordningen reviderats och uppdraget utvidgats till att även omfatta regelutveckling m.m. för pilotcertifikat, all slags flygverksamhet och säkerhet hos operatörer från länder utanför EU, samt regelutveckling för flygtrafiktjänst och flygplatser. I december 2015 presenterade EU-kommissionen ett förslag till en reviderad Easaförordning som fortfarande förhandlas i rådet och Europaparlamentet<sup>11</sup>. Till Easa är också en genomförandekommitté och ett antal arbetsgrupper knutna, i vilka Sverige representeras av Transportstyrelsen.

EU-kommissionen presentera-

de i december 2015 meddelandet ”En flygstrategi för Europa”<sup>3</sup>. Syftet med strategin är att hävda EU som en ledande spelare i internationell luftfart samtidigt som rättvisa konkurrensförhållanden garanteras. EU-kommissionen vill också motverka hinder mot tillväxt i luften och på marken och bibehålla höga EU-standarder när det gäller t.ex. flygsäkerhet, luftfartsskydd, miljö och passagerarrättigheter. Framsteg ska också göras för att främja innovation och digitala teknologier.

## 2 Fokusområden och prioriteringar

Den svenska flygstrategin tar sin utgångspunkt i ett antal fokusområden som har utvecklats tillsammans med myndigheter och aktörer inom flygbranschen och andra berörda branscher genom dialogmöten och efter skriftliga inspel. Även det kunskapsunderlag till flygstrategin som Trafikanalys redovisat<sup>4</sup> inom ramen för ett regeringsuppdrag utgör en viktig grund för strategin.

Områdena ska inte ses som separata från varandra utan är i vissa fall t.o.m. överlappande. Exempelvis är forskning och innovationer ofta en förutsättning för att kunna hantera många av de utmaningar flyget står inför, inte minst för att minska sin klimat- och miljöpåverkan.

Regeringen har som ambition att inom varje fokusområde tydliggöra ett antal utgångspunkter och prioriteringar som kommer att vara vägledande för regeringens arbete och insatser för flyget de kommande åren.

### 2.1 Tillgänglighet inom Sverige och internationellt

- Flyget spelar en stor roll i transportsystemet för de långväga inrikes och utrikes persontransporterna.

- Det statliga nationella basutbudet av flygplatser ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional och internationell tillgänglighet.
- En översyn bör göras av de svenska flygplatserna med utgångspunkt i att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser.
- 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.
- De statliga turist- och investeringsfrämjande aktörerna har inom ramen för regeringens exportstrategi fått i uppgift att stödja arbetet som utförs främst av Swedavia AB med att attrahera fler direkta flyglinjer till Sverige.
- Den skandinaviska luftfartspolitiken spelar en viktig roll för den internationella tillgängligheten.

Det är viktigt att se flyget och flygplatserna som naturliga delar i transportsystemet som helhet. Sverige är ett land med långa avstånd som dessutom är glesbefolkat. Flyget är det snabbaste transportmedlet för längre transporter av personer och gods. I delar av landet finns det få eller inga alternativ till flyget eftersom restiderna skulle bli för långa. Samtidigt är det viktigt att ha ett ”hela resan-perspektiv” där t.ex. tillgången till effektiva kollektivtrafikanslutningar till och från flygplatser är viktiga länkar i resan. På destinationer där tågförbindelser kan utgöra ett alternativ till flyget är en överflyttning till tåget välkommen. En viktig åtgärd är satsningar på järnvägsunderhåll för att öka kapaciteten och pålitligheten.

Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Utbyggnaden ska ske på ett kostnadseffektivt sätt och i en takt som ekonomin tillåter. Ytterligare analyser och utredningar krävs men nuvarande utredningsläge avseende det mest omfattande utbyggnadsalternativet visar att ett fullt utbyggt system skulle kunna färdigställas 2035–2040.

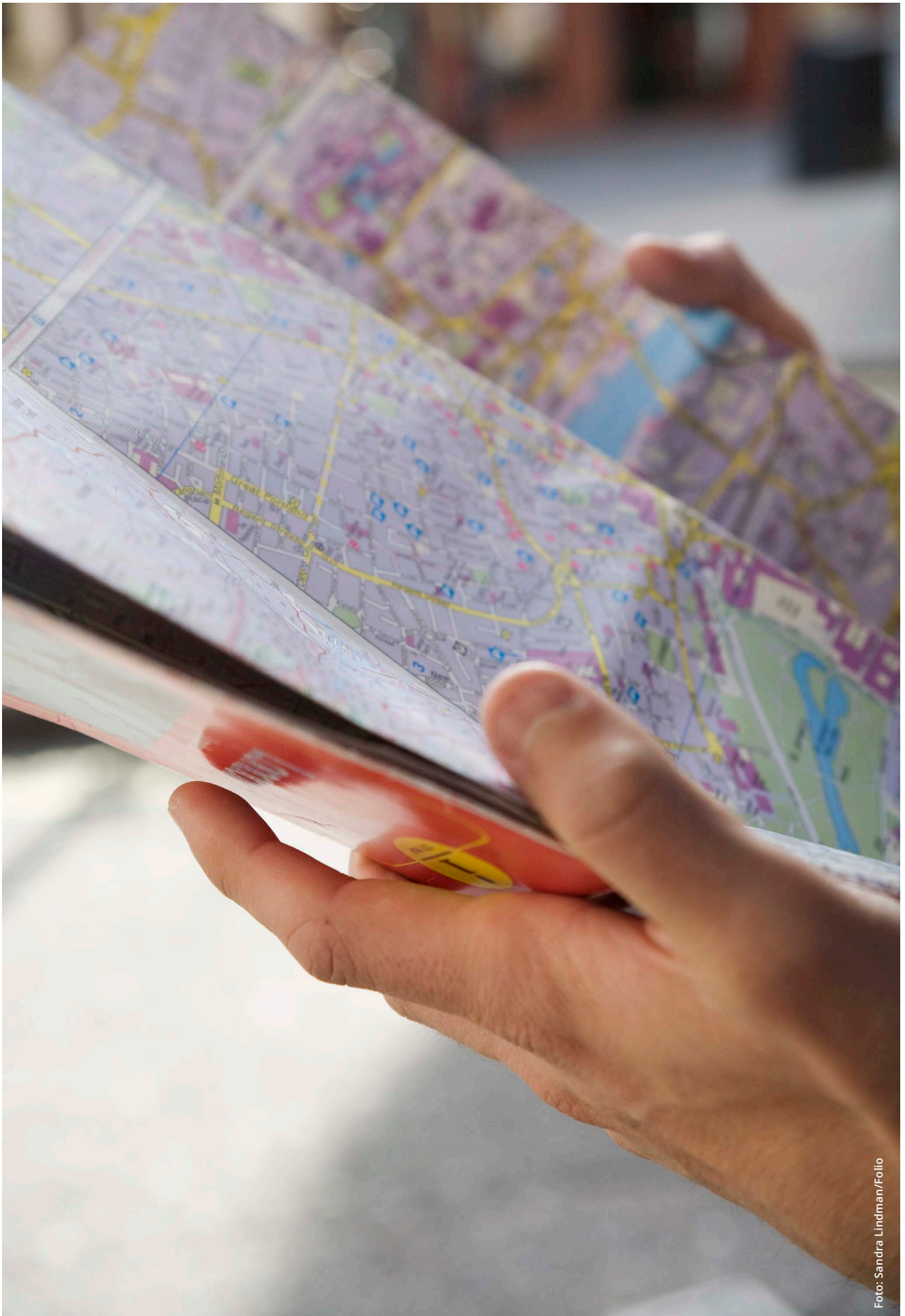


Foto: Sandra Lindman/Folio

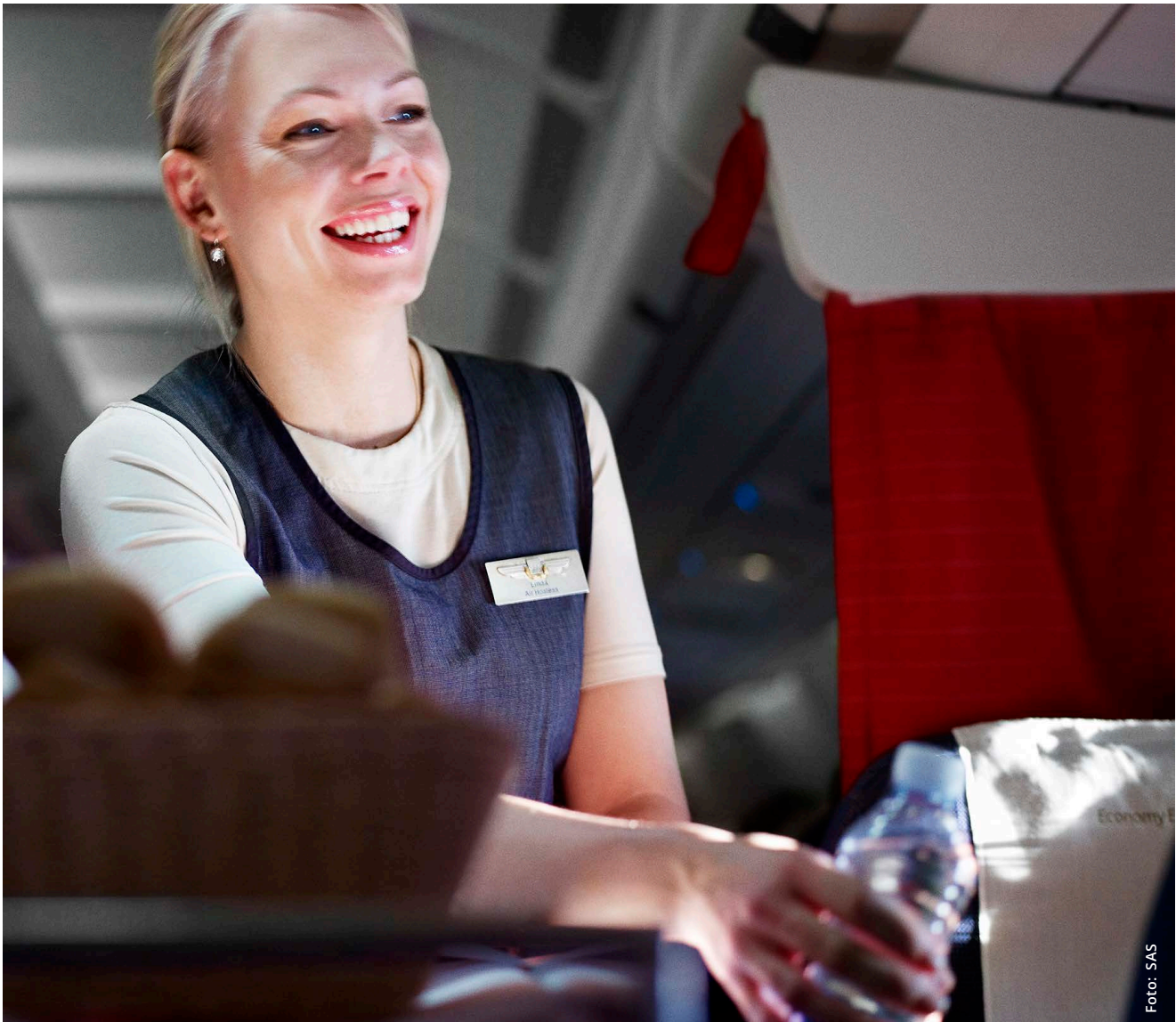


Foto: SAS

De svenska flygplatserna har som nämnts generellt god täckning i landet. Regeringen anser att det är viktigt att staten även i fortsättningen tillhandahåller ett nationellt basutbud av flygplatser. Basutbudet utgör stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställer på så sätt en grundläggande interregional och internationell tillgänglighet.

De nationella storflygplatserna har en särskilt viktig roll i sin funktion som nav för den nationella och internationella trafiken.

Arlanda flygplats har i det sammanhanget en särställning men även t.ex. Landvetter flygplats är viktig. För invånare i södra Sverige är Kastrup flygplats ofta ett naturligt alternativ för flygresor.

De icke-statliga flygplatserna har, vid sidan av det statliga basutbudet av flygplatser, en viktig roll att spela för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. De statliga bidragen till icke-statliga flygplatser är därför betydelsefulla för finansieringen av driften av dessa flygplatser. Stödet bör ses ur ett trafikslagsövergripande perspektiv

vilket innebär att stöd ska kunna lämnas till en flygplats om det saknas tillfredsställande kollektiva transportalternativ. Stödet ska ses som ett komplement till flygplatsernas egen finansiering genom rörelseintäkter.

De statliga bidragen till icke-statliga flygplatser har fördelats sedan slutet av 1990-talet. Staten bidrar även med andra stöd till flygsektorn, t.ex. stödet till den flygtrafik som Trafikverket upphandlar. De olika stöden ges ibland utifrån skilda förutsättningar vilket kan leda till brister utifrån en



helhetssyn. Samtidigt har förutsättningarna för statligt stöd till flygsektorn successivt förändrats. Flygsektorn, liksom transportsystemet som helhet, har utvecklats. Vägar och järnvägar har byggts ut och kollektivtrafiken har reformerats, något som t.ex. har lett till bättre förutsättningar för nya intermodala trafiklösningar. Till detta ska läggas EU:s statsstödreger som i allt högre grad påverkar förutsättningarna för offentliga stöd till flygplatser. Det gäller oavsett om stödet kommer från staten, regioner eller kommuner.

I takt med de förändrade förutsättningarna finns det skäl att se över möjligheterna och utgångspunkterna för statligt stöd till icke-statliga flygplatser. En översyn bör därför göras av de svenska flygplatserna med utgångspunkt i att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser. Översynen bör ta sin övergripande utgångspunkt i de transportpolitiska målen och omfatta de stöd som staten i dag bidrar med till icke-statliga flygplatser. Översynen syftar bl.a. till att utifrån en analys av tillgänglighet i olika delar av landet och gällande regelverk ge underlag för att bedöma behov och möjligheter för staten att ge stöd till icke-statliga flygplatser. Översynen bör göras i dialog med företrädare för t.ex. kommuner, regioner och näringsliv men också med EU-kommissionen.

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. Ett möjligt sätt att effektivisera driften av flygplatser är att använda sig av ny teknik som möjliggörs genom

digitaliseringen. Digitaliseringen kan t.ex. möjliggöra ökad tillgänglighet samtidigt som verksamheten effektiviseras och förutsättningar ges för ökad säkerhet och samordning av tjänster.

En teknik som följer av digitaliseringen är fjärrstyrd flygtrafikledning. Den bedöms kunna få stor betydelse för små och medelstora flygplatser som dels kan minska kostnaderna för lokal flygtrafikledning, dels höja kvaliteten på tjänsterna genom att utveckla flyginformationen till flygtrafikledningen. Tekniken kan också ge en väsentlig potential för ökad redundanskapacitet på större flygplatser.

Besöksnäringen har stor tillväxt- och sysselsättningspotential och goda möjligheter att bidra positivt till regeringens sysselsättningsmål. En av satsningarna i regeringens exportstrategi är att få fler besökare till Sverige. V.S. VisitSweden AB har därför tilldelats 110 miljoner kronor extra för åren 2015–2019 för att genomföra ett antal insatser som ska öka antalet utländska besökare i Sverige.

Regeringen har tillsatt en särskild utredare för att ta fram en sammanhållen politik för hållbar turism och växande besöksnäring (12). Syftet med utredningen är att ge regeringen underlag för att stärka besöksnäringen som export- och jobbmotor i hela landet. Den särskilde utredaren ska kartlägga besöksnäringens behov, utmaningar och hinder för en hållbar utveckling bland annat vad gäller trafikutbud i befintlig infrastruktur i fråga om besöksnäringen samt föreslå insatser på området.

Tillgänglighet i form av direkta flyglinjer blir allt viktigare i dagens globaliserade värld och är en av de faktorer som har störst betydelse för utländska företag när

de väljer mellan olika alternativ för etablering och nyinvesteringar. Direkta flyglinjer är också av stor betydelse för besöksnäringen. Att flyga direkt i stället för att mellanlanda ger bättre tillgänglighet och kortare restider men också mindre miljöpåverkan, främst i form av minskade koldioxidutsläpp.

För att öka tillgängligheten är det av yttersta vikt att såväl offentliga som privata aktörer samarbetar kring en gemensam agenda med tydligt fokus på fler direktförbindelser till och från svenska flygplatser. De resurser som satsas på marknadsföring av Sverige behöver ge en större utväxling. Samarbetet inom Team Sweden och Connect Sweden ger en god grund att arbeta vidare med. Regeringen har i exportstrategin uttalat att de statliga turist- och investeringsfrämjande aktörerna ska stödja arbetet som utförs av främst Swedavia AB med att attrahera fler direkta flyglinjer till Sverige.

Sverige, Norge och Danmark har sedan 1950-talet ett nära samarbete på luftfartsområdet. Detta har sin bakgrund i att SAS AB samäggs av de tre länderna. Samarbetet, som senast förlängdes 1997 till att gälla t.o.m. 2020, innebär bl.a. att de skandinaviska länderna bedriver en gemensam luftfartspolitik gentemot tredje land<sup>13</sup>.

Den skandinaviska luftfartspolitikerna har allt sedan samarbetet inleddes utvecklats i en alltmer liberal riktning. Regeringen kan konstatera att den liberala skandinaviska luftfartspolitikerna underlättar möjligheterna att öka den internationella tillgängligheten och också etablerandet av fler direktlinjer till och från svenska flygplatser. I konkurrensen med de övriga skandinaviska huvudflygplatserna är det särskilt viktigt för utvecklingen av Arlanda att de

bilaterala luftfartspolitiska avtalen innehåller så få hinder som möjligt för flygbolagen att utveckla sin internationella trafik.

## 2.2 Stärk Arlanda flygplats som nav och storflygplats

- Arlanda flygplats har en viktig roll som tillväxtmotor för den svenska ekonomin.
- Kapaciteten på Arlanda flygplats och anslutande infrastruktur kan på sikt behöva byggas ut.
- Ett Arlandaråd ska tillsättas i syfte att skapa bättre förutsättningar för att utveckla Arlanda flygplats.
- US preclearance bör införas på Arlanda flygplats för att främja nya direktlinjer till och från Sverige och stärka Arlanda flygplats som storflygplats.

Arlanda flygplats är Sveriges största flygplats och nav för flygtrafiken och har därmed stor betydelse för svensk ekonomi. För inrikestrafiken är Arlanda flygplats det centrala navet som möjliggör ett stort utbud av regionala linjer i hela landet. Arlanda flygplats är också viktig eftersom Sverige är starkt beroende av utrikeshandel och utbyten med övriga världen när det gäller export, import, besöksnäring och akademins behov av samarbeten.

Arlanda flygplats hade 2016 ca 24,7 miljoner resenärer, varav 19,4 miljoner utrikes och 5,3 miljoner inrikes. Redan i dag finns kapacitetsbrist främst vad gäller uppställningsplatser för stora flygplan men även andra delar av infrastrukturen är ansträngda. Swedavia AB genomför ett omfattande investeringsprogram för att öka kapaciteten.

Enligt prognoser från transportmyndigheterna och Swedavia AB beräknas utrikesflyget öka kraftigt på längre sikt medan inrikesflyget även framöver kommer att uppvisa en svag ökningstakt<sup>4</sup>. Swedavia AB bedömer i sina prognoser att det totala antalet passagerare vid Arlanda flygplats år 2045 i det närmaste kommer att fördubblas jämfört med i dag. En sådan ökning innebär en stor utmaning.

För att hantera framtida trafikvolymer och klara miljömålen måste planeringen av en hållbar utbyggnad av både Arlanda flygplats och kringliggande infrastruktur påbörjas i god tid. Ledtiden för att bygga en eventuell fjärde rullbana på Arlanda flygplats är mycket lång, förmodligen uppemot 20 år. Det krävs också lång tid för att planera och bygga anslutande infrastruktur till Arlanda flygplats, både i luftrummet och på marken. Många myndigheter och aktörer har utifrån sina roller och mandat olika ansvar för att bidra till att gemensamt utveckla Arlanda flygplats.

Regeringen avser att redan nu ta initiativ till att förbättra förutsättningarna för en långsiktigt hållbar utveckling av Arlanda flygplats. Det handlar om att säkerställa goda flygförbindelser till och från Sverige i framtiden. Som ett första steg avser regeringen att tillsätta ett Arlandaråd för att i dialog och samverkan ta fram förslag, en ”färdplan Arlanda”, i syfte att utveckla flygplatsen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Rådet bör bestå av representanter från Swedavia AB, myndigheter och kommuner samt näringslivet och andra relevanta aktörer.

I dag kräver en relativt stor del av de interkontinentala resorna från Stockholm en eller flera mellanlandningar. Amerikaner tillhör en av de största icke-europeiska turistgrupperna i Sverige när det gäller antalet årliga övernattningar. Regeringen har därför tillsammans med Swedavia AB bedrivit ett aktivt arbete för att etablera amerikansk gräns-, tull-, och säkerhetskontroll, US preclearance, på Arlanda flygplats. Ett avtal om US preclearance mellan Sverige och USA undertecknades i november 2016. US preclearance bedöms ge potential för fler direktförbindelser med USA och därmed en ökning av antalet besökare.

Möjligheterna med US preclearance är stora. Det främjar utbytet mellan Sverige och USA, såväl när det gäller affärsliv och politik som turism. Resultatet av den pågående förhandlingen om handelsavtalet TTIP mellan EU och USA kan göra det mer angeläget med goda flygförbindelser mellan Sverige och USA.

Regeringen tillsatte i juli 2016 en utredning med uppdrag att föreslå hur överenskomna bilaterala avtal om US preclearance på Arlanda flygplats ska genomföras i svensk rätt<sup>14</sup>. Uppdraget ska redovisas senast den 22 juni 2017. Regeringens målsättning är att under våren 2018 kunna överlämna en proposition till riksdagen.

## 2.3 Flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska

- Flyget ska, liksom övriga trafikslag, bidra till målet om Sverige som ett av världens första fossilfria välfärdsländer.
- Flyget ska bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås.
- Sverige ska vara pådrivande i EU och Icao för effektiva krav och styrmedel för att



minska flygets miljö- och klimatpåverkan.

- En utredning om hur en svensk flygskatt kan utformas överlämnades till regeringen den 30 november 2016. Genom en skatt på flygresor kan flyget i högre utsträckning bära sina egna klimatkostnader. Regeringens ambition är att skatten ska införas.
- Statens energimyndighet har tilldelats särskilda medel för samordning av en omställning av transportsektorn till fossilfrihet, vilket bl.a. inkluderar att ta fram en strategisk plan.
- Sverige ska fortsätta att vara ledande i utvecklingen av effektiviseringen av luftrummet i samverkan med andra länder.

- Utformningen av det svenska luftrummet behöver ses över.

Flygtrafiken står enligt Trafikanalys för omkring två procent av de globala utsläppen av koldioxid<sup>4</sup>. Den svenska inrikes luftfarten svarar enligt Naturvårdsverket för ca tre procent av utsläppen från inrikes transporter, vilket motsvarar en procent av de nationella utsläppen av växthusgaser totalt<sup>4</sup>. Klimatpåverkan består inte bara i koldioxid utan även kväveoxid och vattenånga påverkar på hög höjd. Den samlade klimatpåverkan är därför svårbedömd men uppskattas vara ungefär dubbelt så stor som den påverkan som enbart koldioxidutsläppen står för. Uppräkningen av flygets totala klimatpåverkan är dock, särskilt vid flygningar på hög höjd, fortfarande osäker och kräver fortsatt forskning.

Flygets miljöpåverkan omfattar även bl.a. buller, föroreningar till luft, mark och vatten samt påverkan på den biologiska mångfalden. Flygplatser med anlutande infrastruktur och parkeringsplatser tar mark i anspråk där natur- och kulturvärden och de ekologiska funktionerna påverkas negativt.

Flyget har dock effektiviserats och minskat sin miljöbelastning per flygkilometer. Effektivare motorer och lättare material är några anledningar. Globalt har flygtrafiken ändå växt snabbare än den har effektiviserats vilket har inneburit att utsläppen har ökat. Enligt Iata uppskattas antalet passagerare globalt mer än fördubblas från 3,3 miljarder år 2014 till 7,3 miljarder år 2030. Swedavia AB:s långtidsprognos till år 2045 visar en ökning med i snitt 1,9 pro-



Foto: Jyrki Komulainen/Folio

cent per år för bolagets flygplatser. Enligt Trafikanalys visar de internationella bedömningarna att framtida teknikutveckling sannolikt inte kan väga upp utsläppen från framtida trafikökningar till 2030 eller 2045<sup>4</sup>.

Det finns fortsatt potential att minska flygets utsläpp. Utvecklingen av nya motorer, material, teknik och processer som minskar bränsleförbrukningen måste fortsatt stödjas. Bränsleceller, eldrift och solenergi är bara några nya tekniker som har testats. Även förnybara bränslen kan bidra till att minska utsläppen.

Merkostnaderna för biobränsle för flyget är dock fortfarande höga, och incitamenten för flygbolag att efterfråga biobränsle är därför låga. Produktionen sker inte heller kontinuerligt utan på beställning. Marknadsförutsättningarna för biobränsle måste alltså förändras för att skapa ökad produktion och användning.

Regeringens ambition är att Sverige ska ha världens mest ambitiösa miljö- och klimatpolitik. De nationella miljö- och klimatmålen ska nås. Flyget måste därför fortsätta effektiviseras för att minska sin klimat- och miljöpåverkan, och därigenom bidra till miljö- och klimatmålen samt målet om Sverige som ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Regeringen stödjer forskning som syftar till att minska produktionskostnaderna av biobränsle till transportsektorn, bl.a. genom Statens energimyndighet och Verket för innovationssystem. Statens energimyndighet har dessutom genom regleringsbrevet för 2016 fått i uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet och därför tillförts ytterligare tre miljoner kronor i anslag 2016–2019 för att arbeta med detta. I uppdraget ingår att, med bistånd av berörda myndigheter

och aktörer, ta fram en strategisk plan för omställningen, föra dialog med relevanta aktörer och aktörsgrupper samt verka för synergier med andra nationella satsningar.

Regeringen kan konstatera att det pågår en mängd initiativ rörande biobränsle för flyget. Inblandning av biobränsle görs i begränsad utsträckning redan idag och möjligheten att tanka biobränsle finns exempelvis på Karlstad flygplats. Swedavia AB har för att öka efterfrågan startat ett incitamentprogram som innebär att flygbolag som väljer att köpa förnybart flygbränsle på en av Swedavia AB: flygplatser eller på en flygplats där de flyger till eller från en statlig flygplats, kan få 50 procent av merkostnaden täckt via en fond.

Samtidigt saknas en helhetsbild av vad som kan och bör göras, vilken efterfrågats av aktörerna i flygstrategiarbetet, av riksdagen (bet. 2015/16:TU9, rskr. 2015/16:193) och av Miljömålsberedningen<sup>15</sup>. Mer underlag behövs också om vilka åtgärder som krävs för att förverkliga projekten och testverksamheten som finns i dag till kommersiellt gångbar verksamhet genom att öka både efterfrågan och tillgången. Sverige bedöms ha goda förutsättningar att utveckla en inhemsk produktion av biobränsle, vilket skulle kunna skapa nya arbetstillfällen.

Det råder samtidigt konkurrens om råvaran och behovet av biobränsle finns även inom andra trafikslag. Ökad kunskap behövs också kring vilka andra initiativ som görs på nationell nivå i andra länder när det gäller biobränsle för flyget. Det pågående uppdraget till Statens energimyndighet att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet och ta fram en strategisk plan för detta, är därför en viktig del i re-

geringens arbete för ett ökat fossiloberoende inom samtliga trafikslag, inklusive flyget.

Den ökande utrikestrafiken till och från Sverige är positiv sett ur ett tillgänglighets- och sysselsättningsperspektiv. Men om inte effektiva styrmedel åstadkoms på internationell nivå innebär det, tillsammans med den ökade trafikutvecklingen globalt, en ökad belastning på miljön och klimatet.

Regeringen anser att det internationella flyget bör bidra till att den globala temperaturökningen hålls väl under två grader och att man ska sträva mot att hålla den vid 1,5 grader genom faktiska utsläppsminskningar. Regeringen välkomnar därför Icao:s beslut i oktober 2016 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 kompenseras 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. Redan nu har 66 stater aviserat att de kommer att delta i systemet från början, vilket innebär nära 84 procent av det internationella flygtransportarbetet kommer att omfattas.

Icaos beslut är ett första steg för att minska det internationella flygets klimatpåverkan. Sverige ska fortsätta vara pådrivande inom Icao och EU för effektiva krav och styrmedel som syftar till att minska flygets klimat- och miljöpåverkan. Flygets klimatpåverkan är i dag

reglerad genom att flygningar inom EU och mellan EES-länder ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Detta system ska ses över i ljuset av Icaos beslut om det globala styrmedlet för internationellt flyg.

Tyskland, Storbritannien, Frankrike, Norge och Österrike har i dag olika varianter av flygskatt. Regeringen tillsatte 2015 en utredning om hur en svensk flygskatt kan utformas. Syftet är att flygets klimatpåverkan ska minska vilket kan bidra till att nå miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Genom en skatt på flygresor kan flyget i högre utsträckning bära sina egna klimatkostnader. Utredningen överlämnade den 30 november 2016 sitt betänkande till regeringen<sup>16</sup>. Regeringens ambition är att skatten ska införas.

Det är också viktigt att Swedavia AB, som ett statligt ägt bolag och ägare av de tio flygplatserna i det nationella basutbudet, är ett föredöme inom alla hållbarhetsperspektiv, inte minst miljöhänsyn. Ett långsiktigt och medvetet arbete har gjort Swedavia AB globalt ledande på klimatområdet. Swedavia AB:s samtliga tio flygplatser är idag certifierade enligt högsta internationella klimatstandard av Airport Carbon Accreditation.

Av stor betydelse för att minska utsläppen från flygtrafiken är också utformningen av luftrummet och de flygtrafik-tjänster som erbjuds. Inom EU pågår genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, även kallat Single European Sky (SES). Syftet med SES är att förbättra kapaciteten och effektiviteten i flygtrafik-tjänsten och även möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter. En åtgärd är att inrätta större geografiska enheter i s.k. funktionella luftrumsblock för att minska

splittringen i det europeiska luftrummet mellan medlemsstater, mellan civil och militär användning och mellan olika tekniker. En annan åtgärd är prestationssystemet som syftar till att effektivisera flygtrafikledningens med mål som kostnadseffektivitet, säkerhet och minskad miljöpåverkan.

Sverige är, och ska fortsatt vara, ett föregångsland för effektiva luftrumssamarbeten. Tillsammans med Danmark har Sverige ett fullt genomförande av ett funktionellt luftrumsblock och erbjuder unikt integrerade och operationella tjänster till luftrumsanvändarna genom en gemensam organisation (NUAC) för undervägstjänster. Inom det danska-svenska gemensamma luftrummet och med Estland, Finland och Lettland erbjuds fri ruttplanering för att möjliggöra kortast flygväg mellan två orter (FRA – Free Route Airspace). Samarbetet kommer inom närtid att utvidgas till Norge och målet är att utvidga möjligheten till FRA även över Nordsjön och de brittiska öarna till 2020. Sverige lever också väl upp till kraven i prestationssystemet med den planerade effektiviseringen av tjänsterna enligt målen på EU-nivå och har även en undervägsavgift som följer EU-målen.

Regeringen konstaterar att det kan finnas ett behov av att se över luftrummet i Sverige. Den nuvarande luftrumskonstruktionen driftsattes 1998 och är huvudsakligen anpassad efter de civila och militära flygplansegenskaperna som fanns under 1990-talet. Ett antal myndigheter, däribland Luftfartsverket och Försvarsmakten, initierade 2015 ett arbete för att nå samsyn i frågan om behovet av en översyn av luftrummet i Stockholmsområdet för att långsiktigt säkerställa effektivitet och efterfrågad kapacitet av luft-

rummet kring Stockholm. Gruppen utökade sedan arbetet till att omfatta hela det svenska luftrummet. Arbetet bedrivs under namnet Luftrum 2040 och ska resultera i en förstudie som färdigställs under våren 2017.

## 2.4 Hög flygsäkerhet med mål-baserade regelverk

- Sverige ska fortsatt vara pådrivande i EU och i det internationella samarbetet när det gäller flygsäkerhet.
- Regeringen ser positivt på Transportstyrelsens Allmänflygsäkerhetsråd och arbetet inom Easa om bättre regler för allmänflyget.
- Sverige ska verka för målbase-rade, teknikneutrala och risk-baserade regler, standardise-rad tillämpning av regelverket i EU:s medlemsländer, regel-förenkling och minskad ad-ministrativ börda.
- Det är viktigt med regelverk som stödjer den tekniska ut-vecklingen och de möjligheter som tekniken kan ge.
- Utifrån den kraftigt ökade an-vändningen av drönare och den pågående regelutveckling-en på internationell nivå, be-höver den svenska drönarreg-leringen ses över.

I de transportpolitiska målen anges bl.a. att transportsyste-mets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas all-varligt. I en av målpreciseringarna anges att inom luftfartsområdet ska antalet omkomna och allvar-ligt skadade minska fortlöpande.

Inriktningarna som pekas ut för en hög flygsäkerhet med målbase-rade regelverk är en del i regering-



ens nystart för Nollvisionen som beslutades i augusti 2016<sup>17</sup>. Nystartens syfte är att presentera nuläget, utmaningar och behov inom trafiksäkerhetsområdet och utifrån detta peka på inriktningar för det fortsatta arbetet. Flygsäkerhet är en del i det generella trafiksäkerhetsarbetet och Nollvisionen som säkerhetsfilosofi gäller också inom luftfarten.

Både inom Sverige och internationellt är flyg ett mycket säkert transportmedel. Trafikanalys visar i sin uppföljning av de transportpolitiska målen 2016 att antalet dödade och skadade inom luftfarten i Sverige uppvisar låga tal med stora variationer mellan åren, men att utvecklingen de senaste åren har uppfyllt målet om en fortlö-

pande minskning av dödade och skadade<sup>7</sup>. Antalet omkomna inom lufttransport 2015 var sex personer, mot en enda året innan. Antalet allvarligt skadade uppgick till två personer 2015, en minskning från sex personer året innan och det lägsta antalet under den senaste tioårsperioden. Samtliga olyckor med omkomna och allvarligt skadade skedde i samband med flygningar med privat-, segel- och skärmflyg.

Allmänflygsäkerhetsrådet är ett forum för samarbete och dialog mellan myndigheter och allmänflygets intresseorganisationer för att bidra till att hänsynsmålet om säkerhet kan nås. Rådet sammankallas och leds av Transportstyrelsen. Regeringen ser positivt på

det allmänflygsäkerhetsråd som Transportstyrelsen sammankallar för att mobilisera relevanta aktörer i det pågående flygsäkerhetsarbetet. Regeringen anser att den del av privatflyget som mer är att betrakta som sportflyg också innebär ett stort ansvar hos de enskilda trafikanterna.

Även på EU-nivå har regelverket och flygsäkerheten för allmänflyget uppmärksamats. Easa har tillsammans med EU-kommissionen och näringen startat ett arbete som kallas General Aviation Roadmap (GA Roadmap), vars syfte är att ta fram lättare, enklare och bättre regler för allmänflyget. Sverige deltar i detta arbete genom Transportstyrelsen. Easas mål är att få till stånd en positiv föränd-

ring inom allmänflyget genom att förenkla gällande bestämmelser där det är möjligt, införa flexibla åtgärder där det behövs och utveckla säkerhetsfrämjande insatser för hantering av säkerhetsrisker.

Sverige har under många år tillhört de pådrivande länderna i EU och Icao i frågor om flygsäkerhet. Den rollen ska Sverige fortsatt ha. Efter terrorråden i USA den 11 september 2001 inleddes ett omfattande arbete inom Icao och EU för att stärka såväl flygsäkerheten som luftfartsskyddet. Både Icao och Easa arbetar för att samtliga företag inom luftfarten ska ha ledningssystem för säkerhet samt ta större ansvar för flygsäkerheten. Regeringen ser positivt på den utveckling som sker där operatörernas eget arbete med att förbättra säkerheten är en väsentlig del i trafiksäkerhetsarbetet, och att tillsynen anpassas därefter. De senaste åren har arbetet inom EU och Icao haft extra fokus på hur information och riskbedömningar om flygsäkerheten över konfliktzoner kan förbättras. Nya krav har också tillkommit för att bättre kunna spåra och lokalisera ett flygplan.

När det gäller luftfartsskyddet har regelverket utvecklats löpande för att möta aktuell hotbild och en av de senaste införda åtgärderna är en särskild kontroll för att förbättra förmågan att detektera sprängämnen. Regeringen anser att det är viktigt att regelverket för luftfartsskydd står i proportion till den risk som föreligger och att det är ändamålsenligt. Det är dessutom viktigt att regelverket utformas så att det är operationellt gångbart och kan anpassas till olika typer av verksamhetsutövare, t.ex. små flygplatser.

Transportstyrelsen presenterar årligen en säkerhetsöversikt för sjö- och luftfarten. Inom luftfart-

sområdet följs säkerhetsutvecklingen genom ett antal nyckeltal som under 2015 var elva stycken. Under 2015 utvecklades fyra nyckeltal i negativ riktning jämfört med 2014 och också jämfört med den genomsnittliga nivån för perioden 2011–2014. Dessa fyra nyckeltal mätte antalet omkomna, luft-rumsintrång, laserhändelser och händelser relaterade till drönare. Utifrån Transportstyrelsens analyser har särskilda åtgärder initierats inom dessa områden. En särskild satsning kommer att göras på organisationers säkerhetskultur. Regeringen delar Transportstyrelsens slutsatser om att den stora utmaningen är att bibehålla och utveckla den höga säkerhetsnivån som råder inom luftfarten.

Statens haverikommission har till uppgift att från säkerhetssynpunkt utreda alla typer av allvarliga civila eller militära olyckor och tillbud, oavsett om de inträffar till land, till sjöss eller i luften. Rapporterna utgör ett viktigt underlag för ett proaktivt säkerhetsarbete för utövare, tillverkare, myndigheter och andra berörda aktörer.

Luftfarten är i hög uträkning internationellt reglerad. Den nationella övergripande regleringen på luftfartsområdet utgörs främst av luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770). Sverige ska fortsätta verka för att internationella regelverk och rekommendationer bidrar till de av riksdagen antagna transportpolitiska målen. Sverige ska också verka för målbaserade, teknikneutrala och riskbaserade regler, enhetlig tillämpning av regelverket bland medlemsländerna, regelförenkling och minskad administrativ börda, särskilt för små- och medelstora företag, samt värna den svenska offentlighetsprincipen. Målbaserade och funktionella regler är av särskild vikt för att

främja innovationer och användningen av nya tekniker.

Den nya tekniken med ökad automatisering, digitalisering och fjärrstyrning har många positiva användningsområden. Stor potential finns både för tjänsteleverantörer, svenska tillverkare och inte minst för användarna. Drönare har en stor potential att ersätta bemannad luftfart exempelvis vid kartering och inspektioner eller för att komma åt svårtillgängliga eller miljöer som är farliga för människor. Det är därför viktigt med regelverk som stödjer den tekniska utvecklingen och de möjligheter som tekniken innebär. Just i fråga om drönare är det också viktigt att beakta frågor om personlig integritet, säkerhet och användningen av luftrummet.

Regeringen ser positivt på att EU-gemensamma regler om drönare är under framtagande och anser att det är angeläget att sådana finns på plats i närtid. Regeringen välkomnar också det arbete som bedrivs inom Icao för att möjliggöra internationell drönartrafik. Utifrån den kraftigt ökade användningen av drönare och den pågående internationella regelutvecklingen finns det också ett behov av att se över den svenska drönarregleringen.

## 2.5 Rättvisa villkor och sund konkurrens

- Problemen med s.k. regelshopping, som bl.a. kan leda till försämrade arbetsvillkor och osund konkurrens inom flygbranschen, måste stävjas.
- Sverige ska fortsätta att vara pådrivande inom EU och Icao för förbättrad lagstiftning och verka för en enhetlig tillämpning och samverkan mellan medlemsländerna.
- Samverkan mellan myndighe-



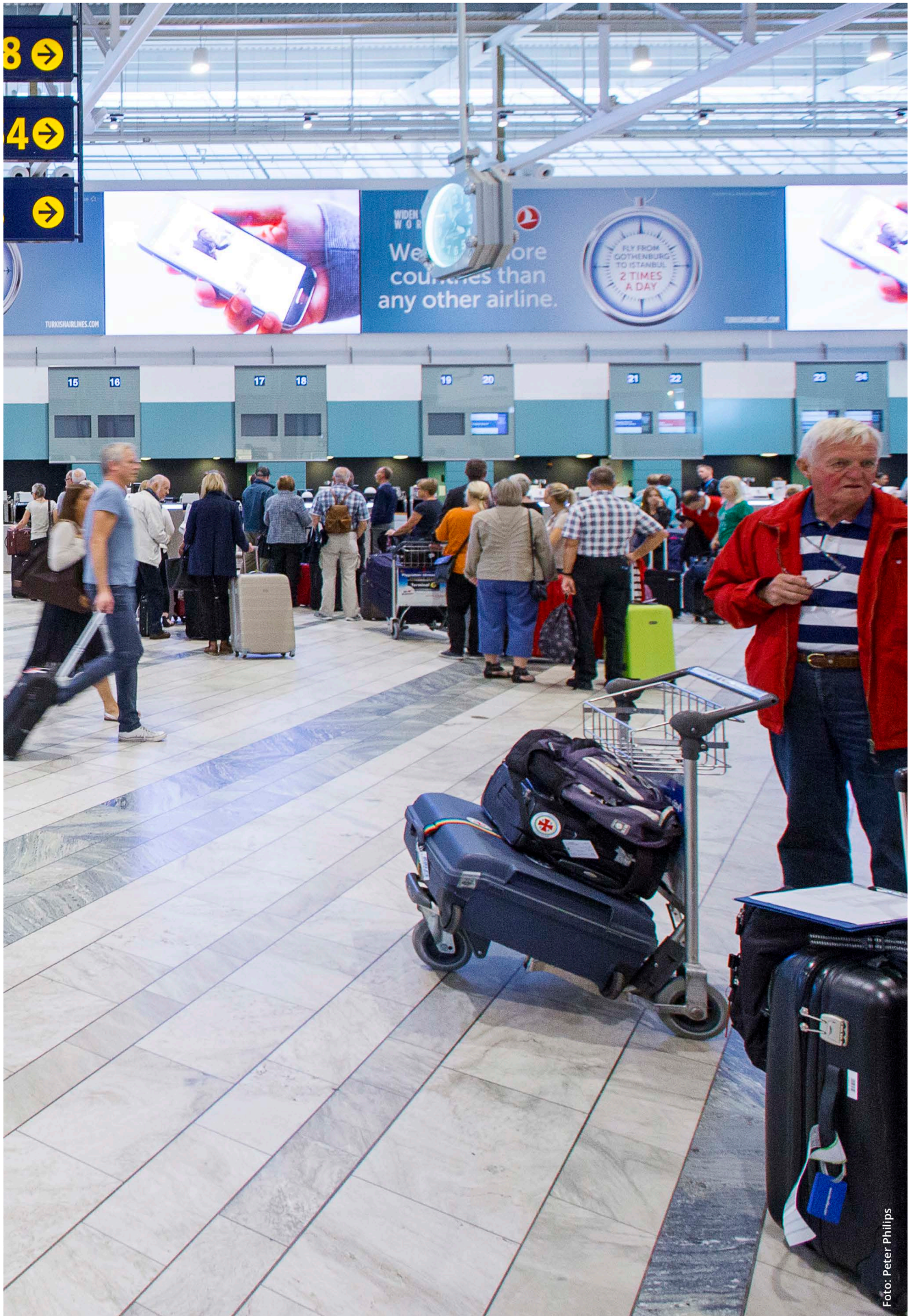


Foto: Peter Phillips

ter i Sverige avseende sociala villkor inom transportsektorn bör utvecklas.

- Bättre kunskap behövs om anställningsformers påverkan på flygsäkerheten.
- Sverige ska fortsätta verka för att klausuler om rättvis konkurrens ska ingå i nya luftfartsavtal mellan EU och tredjeland.

Som tidigare beskrivits har flygbranschen de senaste årtiondena genomgått en stark liberalisering och globalisering. Samtidigt har lågkostnadsbolag, med andra affärsm modeller än de tidigare dominerande nationella flygbolagen, radikalt förändrat flygmarknaden. Sett till samlade marknadsandelar för utländska respektive inhemska flygbolag har svenska flygbolag tappat marknadsandelar både vad

gäller inrikes- och utrikestrafik. Störst är nedgången på utrikestrafiken som dessutom är den delmarknad där trafiken ökar.

Den ökade konkurrensen har lett till lägre priser och ökad tillgänglighet till och från Sverige, vilket är positivt både för svenska konsumenter och svenskt näringsliv. Men flygbolagens behov av att pressa sina kostnader kan också leda till det som brukar kallas regelshopping, d.v.s. att utnyttja skillnader i länders regler avseende exempelvis beskattning, sociala trygghetssystem och arbetsvillkor.

Den svenska arbetsmarknadsmodellen skapar goda förutsättningar för trygghet, utveckling, tillväxt och konkurrenskraft. För en väl fungerande modell behövs en bra dialog om arbetsförhållandena och en fungerande ansvarsfördelning mellan arbetsmarknadens

parter och staten. Så långt som möjligt ska parterna ges möjlighet att ta ansvar för vilka närmare arbetsrättsliga villkor som ska gälla i arbetslivet. Parterna förfogar då själva över möjligheterna att anpassa villkoren till de förutsättningar som råder i respektive bransch. Nya anställningsformer och nya sätt att organisera arbetet har, tillsammans med en ökad rörlighet över nationsgränserna av både arbetskraft och tjänster, dock påverkat den svenska modellens förutsättningar och medför nya utmaningar.

Regeringen verkar för att tydliga regler och sund konkurrens ska vara styrande för lagstiftningen inom transportsektorn och att det ska leda till förbättrade arbetsvillkor i hela EU. Regeringen vill också att skyddet för de sociala rättigheterna förstärks. Det är viktigt för europeisk sysselsättning och



tillväxt att den fria rörligheten och social trygghet, ett högt arbetstagar skydd samt goda arbetsvillkor för alla arbetstagare går hand i hand. Specifikt för flygbranschen måste Sverige också bevaka att ändrade förutsättningar och villkor aldrig får påverka flygsäkerheten.

Sverige är, och ska fortsätta vara, pådrivande i internationella fora för rättvisa villkor och sund konkurrens inom flygbranschen. Transportstyrelsen är aktiv i relevanta arbetsgrupper inom Icao, Easa och under EU-kommissionen. Frågan spänner också ofta över Skatteverkets, Försäkringskassans och Arbetsmiljöverkets ansvarsområden. Samverkan mellan dessa myndigheter är en förutsättning för att bättre kunna identifiera och motverka problem som kan uppstå när regelverken missbrukas. Visst samarbete mellan myndigheter pågår redan inom ramen för den myndighets-samverkan mot osund konkurrens i arbetslivet som Arbetsmiljöverket har tagit initiativ till. Arbetsmiljöverket har fått flera regeringsuppdrag som berör dessa frågor, bland annat att förstärka sin tillsyn av företag som bryter mot arbetsmiljöreglerna för att få konkurrensfördelar och att genomföra riktade informationsinsatser mot berörda branscher och företag. Eftersom det också kan handla om att regelverk inte tillämpas enhetligt inom EU är det i sådana fall viktigt med kontakter med motparter i andra länder och/eller att lyfta frågan till behörig EU-myndighet. Regeringen hade 2015 som en av sina EU-prioriteringar att verka för att EU-kommissionens paket för luftfart skulle innehålla förslag som motverkar försämrade arbetsvillkor och en snedvriden konkurrenssituation inom den civila luftfarten. EU-kommissionen aviserade sedan i sitt meddelan-

de En luftfartsstrategi för Europa bl.a. att den avser att aktivt stödja den sociala dialogen samt att stärka sin analys när det gäller arbete och anställning inom flyget i EU och samtidigt involvera berörda parter. Sverige avser att fortsätta bevaka att frågor om rättvisa villkor och sund konkurrens inom luftfarten fortsätter att vara prioriterat på EU-agendan. Även på global nivå är Sverige aktivt i frågan genom Transportstyrelsen som deltar i den undergrupp som har bildats för att studera dessa frågor för Air Transport Regulation Panel inom Icao.

Arbetet i EU om de sociala frågorna inom luftfarten bedrivs bl.a. inom expertkommittén för marknadstillträde. Även den europeiska flygsäkerhetsbyrån Easa har studerat nya affärsmodeller inom luftfarten och dess påverkan på flygsäkerheten. Transportstyrelsen deltar i samtliga dessa arbeten. Easas styrelse antog i juni 2015 rekommendationer till arbetet med den europeiska planen för luftfartssäkerhet (EASp). Bland annat föreslogs åtgärder för förbättringar inom samverkan kring tillsyn, ledningssystem och händelserapportering, inte minst för att få bättre kunskap om anställningsformers och nya affärsmodellens påverkan på flygsäkerheten. Dessa rekommendationer håller nu på att genomföras.

Inom EU hanterar den administrativa kommissionen för samordning av de sociala trygghetssystemen frågor rörande social trygghet inom luftfarten<sup>18</sup>. Regeringskansliet (Socialdepartementet) samordnar det svenska arbetet med och deltagandet i detta forum. Under år 2014–15 har en särskild expertgrupp under den administrativa kommissionen arbetat med frågor kopplade till bl.a. regelshopping och

osund konkurrens. I det arbetet har bl.a. begreppet ”stationeringsort” (”home base”) uppmärksamats. Expertgruppen konstaterar bl.a. att begreppet ursprungligen utvecklades för att ur ett flygsäkerhetsperspektiv avgöra vilotider. Begreppet kom dock också att användas i EU:s s.k. samordningsbestämmelser som anger att all flygande personal, oavsett anställd eller egenföretagare, ska försäkras i den medlemsstat där personen har sin stationeringsort, vilken arbetsgivaren utser.

Regeringen bedömer att en förutsättning för att minska möjligheten till regelshopping i syfte att hålla nere kostnader för sociala avgifter, vilket kan leda till en osund konkurrens, är att arbetsgivaren inte ges möjlighet att välja vilket lands sociala trygghetssystem som en person ska omfattas av. Då definitionen och fastställande av stationeringsort inte regleras i regelverken rörande samordning av social trygghet, har expertgruppen emellertid inte föreslagit några ändringar i detta hänseende.

Regeringen anser att det finns anledning att vidare undersöka behovet av att se över definitionen av ”stationeringsort” samt på vilket sätt och av vem en sådan ska fastställas i det enskilda fallet. Vidare bör i sammanhanget samma regler så långt som möjligt gälla för egenföretagare som för arbetstagare. Regelverken och tillämpningen av dessa kan behöva ses över ytterligare mot bakgrund av detta. Frågan om sociala villkor och sund konkurrens har också inkluderats i de mandat till att inleda förhandlingar om nya luftfartsavtal med vissa tredje länder som EU:s transportministrar gav till EU-kommissionen den 7 juni 2016. Sverige kommer att fortsätta verka för att dessa frågor inklu-

deras i samtliga framtida EU-förhandlingar om nya luftfartsavtal.

Regeringen konstaterar att det finns ett behov av bättre kunskap om arbetsvillkors påverkan på flygsäkerheten. Det är därför ytterst angeläget att det arbete som bedrivs genom Easa och Icao fortsätter att utvecklas och att de rekommenderade åtgärderna som tagits fram genomförs. För att få ökad kunskap om läget i Sverige har Transportstyrelsen tillsammans med Stockholms universitet beviljats medel från Trafikverket till en studie för att undersöka samband mellan effekter av förändrade anställnings- och arbetsvillkor inom trafikflyget på piloternas hälsa och konsekvenser för flygsäkerheten. Studien ska publiceras i februari 2017 och blir ett viktigt kunskapsunderlag för det fortsatta arbetet.

## 2.6 En forskningsstark och innovativ flygindustrination

- Sverige ska upprätthålla sin position som en stark flygindustrination.
- Flygstrategin och nyindustrialiseringsstrategin Smart industri ska gemensamt verka för en mer konkurrenskraftig, hållbar och innovativ flygindustri.
- De nya strategiska samverkansprogrammen ska stärka samordningen av insatser som leder till innovationer.
- Regeringen ser mycket positivt på den samverkan Innovair och NRIA Flyg 2016 är exempel på.

Sverige är en framgångsrik flygindustrination. Det flygtekniska området är ledande avseende innovationssystem och med traditionellt starka bidrag till teknologispredningen till andra sektorer.

Den svenska flygindustrin har stora möjligheter att skapa ytterligare innovationer, exportmöjligheter och jobb. Utveckling av nya tekniker och innovationer är också en förutsättning för att kunna klara många av de utmaningar luftfarten står inför, inte minst inom miljöområdet. Lätta material, effektiva motorer samt nya varor och tjänster inom exempelvis flygtrafikledning och obemannad luftfart är bara några exempel där svenska företag ligger i framkant och kan bidra till en mer effektiv och hållbar luftfart.

Regeringen beslutade i januari 2016 nyindustrialiseringsstrategin Smart industri, som ska bidra till att skapa bästa möjliga förutsättningar för industri och industrinära tjänsteföretag att utvecklas mot att bli mer konkurrenskraftiga, hållbara och högproduktiva. Visionen är att Sverige ska vara världsledande inom innovativ och hållbar industriell produktion av varor och tjänster. Sålunda finns en stark koppling och tydliga synergieffekter mellan nyindustrialiseringsstrategin och flygstrategin, vilket avspeglas i nyindustrialiseringsstrategins fokusområden: Industri 4.0, Hållbar produktion, Kunskapslyft industri samt Testbädd Sverige.

Väl fungerande samarbeten mellan näringsliv, universitet och högskolor inom forsknings- och innovationsområdet har också stor betydelse för Sveriges attraktivitet som forskningsland. Sverige har stor potential att utveckla den testbäddsmiljö som redan finns inom luftfarten där samverkan med regelutvecklande myndigheter för att kunna certifiera och tillämpa användningen av ny teknik har varit framgångsrik.

För att stärka samverkan ytterligare presenterade regeringen i maj 2016 fem strategiska samverkans-

program för att samordna insatser som leder till innovationer, varav tre har direkt koppling till flygbranschen: Nästa generations resor och transporter, Cirkulär och biobaserad ekonomi samt Uppkopplad industri och nya material. Regeringen har uppdragit åt Verket för innovationssystem att bistå i arbetet med samverkansprogrammen under perioden 2016–2018.

Samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter inkluderar alla trafikslag och syftar bl.a. till att bidra till ett mer samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Detta kräver nya tekniska lösningar i takt med den tilltagande globaliseringen och digitaliseringen av samhället, som i sin tur kan bidra till en ökad svensk export av högteknologiska varor och tjänster. Ny teknik kan dessutom ge trafiksäkerhets- och miljövinster samt bidra till bättre resursanvändning och kapacitetsutnyttjande.

Syftet med samverkansprogrammet Cirkulär och biobaserad ekonomi är att kraftsamla innovationsinsatser för att den biobaserade ekonomins andel ska växa samt främja cirkulära lösningar för att öka resurseffektiviteten, minska miljö- och klimatpåverkan samtidigt som det gynnar näringslivsutveckling och nya jobb. Utgångspunkten är en hållbar råvaruproduktion och giftfria materialströmmar. Programmet inkluderar bl.a. användning av förnybar skogsråvara som biobränsle. I sammanhanget är det värt att nämna att regeringen arbetar med att ta fram Sveriges första nationella skogsprogram där skogen – det gröna guldet – ska bidra med jobb och hållbar tillväxt i hela landet samt till utvecklingen av en växande bioekonomi. Arbetet ligger i linje med samver-



kansprogrammet Cirkulär och biobaserad ekonomi.

För att stimulera en bred digitalisering av svensk industri ska samverkansprogrammet Uppkopplad industri och nya material stärka samverkan mellan etablerad industri, it- och telekomföretag, tjänsteföretag, innovativa unga företag i digitaliseringens framkant samt olika forskningsmiljöer för att bättre bidra till att öka Sveriges innovations- och konkurrenskraft. Det handlar bl.a. om automatisering, digitalisering och nya hållbara material, dvs. områden där den svenska flygbranschen har såväl framgångsrika små- och medelstora företag som större industriföretag.

För att förverkliga regeringens samverkansprogram är de strategiska innovationsområdena (SIO)

ett centralt verktyg. SIO knyter samman olika aktörer och kompetenser i gemensamma utvecklingsagendor med utgångspunkt från parternas utvecklingsbehov. SIO syftar på så sätt också till att utveckla internationellt konkurrenskraftiga innovationsmiljöer genom nationell kraftsamling av aktörer från olika sektorer. Därmed ökar förutsättningarna att identifiera lösningar på stora och komplexa samhällsutmaningar, vilket stärker landets konkurrenskraft, attraktivitet och exportmöjligheter.

Flera svenska universitet och högskolor bedriver forskning inom civilt och militärt flyg i nära samarbete med industrin. Finansieringen sker främst genom Verket för innovationssystem, Försvarets materielverk, Försvarsmak-

ten, Stiftelsen för strategisk forskning, Vetenskapsrådet och genom flygindustrin. Svenska aktörer har också framgångsrikt erhållit medel från EU-fonder och EU-program, exempelvis inom Sesar och Clean Sky.

Det strategiska innovationsprogrammet för flyg, Innovair, som utsetts av Verket för innovationssystem, har som målsättning att till 2050 bl.a. öka omsättningen för svensk flygindustri med 100 procent från dagens dryga 20 miljarder kronor per år och en ökad exportandel från 70 till 90 procent. Innovair samlar och stödjer olika aktörer från företag, universitet, högskolor, institut, intresseorganisationer och myndigheter verksamma inom flygteknikområdet. Genom satsningar på demonstratorverksamhet, produktions-

arenor, forskningsnätverk och ett koordinerande forum samverkar aktörerna för en stärkt internationell position.

NRIA Flyg 2016 är en svensk innovations- och forskningsagenda för flyg som har tagits fram av företag, myndigheter, akademi, regioner och intresseorganisationer i samverkan. Tillsammans har de identifierat ett antal utmaningar och rekommendationer för att stärka förutsättningarna inom flygteknikområdet. Tidigare strategier för flygindustrin och de demonstrations- och forskningsprogram som Sverige har satsat på ger i dag ny teknik som bidrar till minskade utsläpp och kommersiella framgångar. Regeringen ser positivt på den samverkan Innovair och NRIA Flyg 2016 är exempel på.

En utmaning för att öka företagets investeringar i forskning i Sverige är att behålla ett gott sam-

verkansklimat samt att underlätta och skapa drivkrafter till rörlighet för forskare mellan länder. På flygområdet kan särskilt det bilaterala samarbetet med Brasilien nämnas som ett gott exempel. Regeringen uppdrog i april 2016 åt Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser att analysera teknik- och kunskapsöverföring mellan industrisektorer i Brasilien och Sverige.

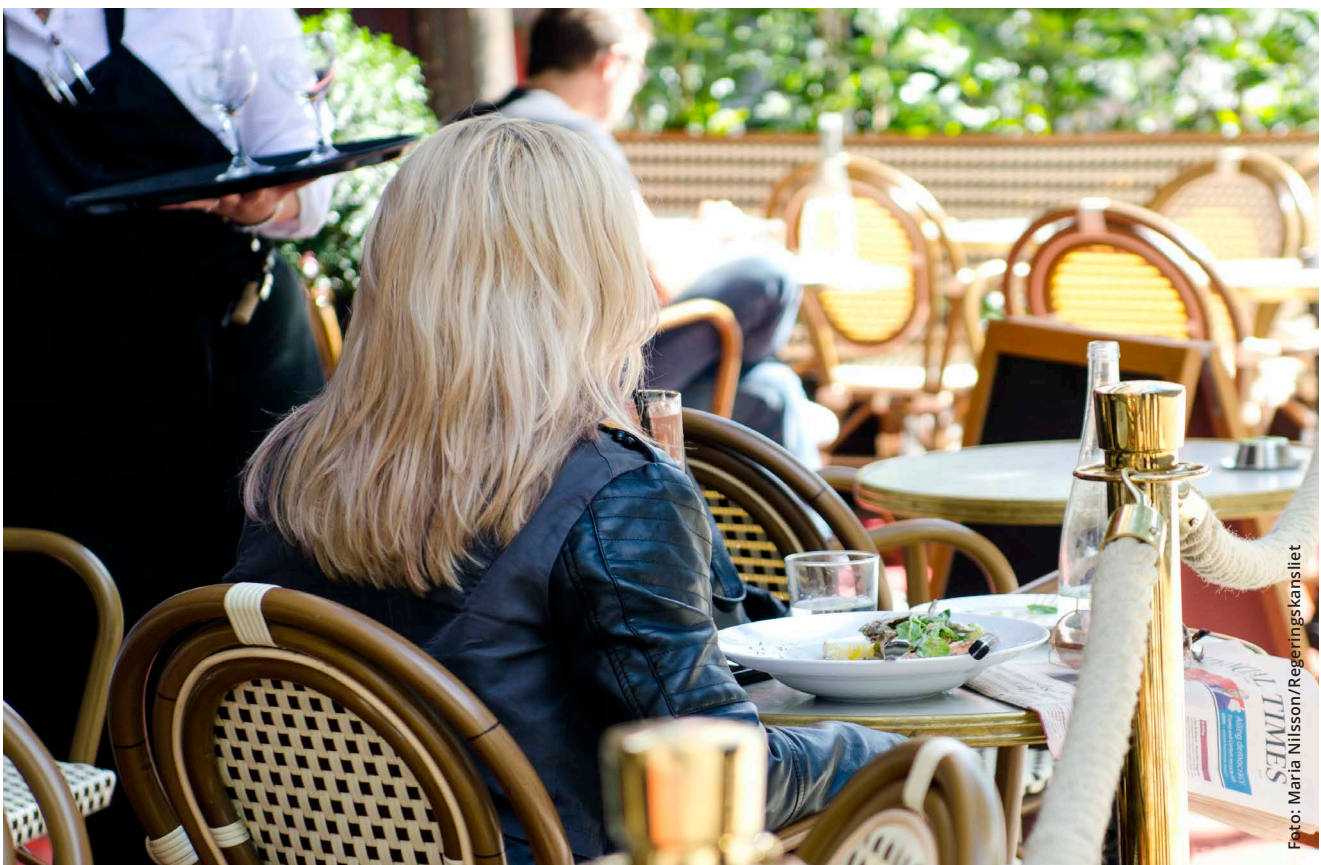
## 2.7 Ökad export av svenska varor och tjänster

- Exportstrategin och flygstrategin ska ge förutsättningar för att gemensamt stärka handelsfrämjandet inom den svenska flygsektorn.
- En satsning genomförs på ett ökat svenskt internationellt engagemang i arbetet med standardisering.
- Regeringen avser fortsätta dialogen med branschen för att

stärka det svenska exportfrämjandet inom flygindustrin och relaterade kringverksamheter.

Sveriges välstånd är beroende av export. Trots att den svenska exporten fortfarande står stark förlorar den andelar i relation till omvärlden. Det är mot denna bakgrund regeringen har utarbetat en exportstrategi med insatser för att stärka svenska företags export och internationaliseringsmöjligheter på viktiga marknader och öka antalet exporterande företag.

I exportstrategin konstaterar regeringen bl.a. att svensk export i högre utsträckning måste nå tillväxtmarknaderna och att fler små och medelstora företag måste våga och vilja exportera. Vidare anger regeringen att svenska varor, tjänster och system måste nå ännu högre upp i förädlingskedjan samtidigt som Sveriges attraktionskraft för investeringar, kompetens och turister måste öka.



Team Sweden är ett paraply av myndigheter, verk och statligt ägda bolag som arbetar tillsammans för att främja svensk export. Team Sweden är en insats inom exportstrategin och syftar till att göra det enkelt och tydligt för svenska företag som vill ge sig ut på en internationell marknad. På hemmaplan leds Team Sweden av statssekreteraren med ansvar för EU- och handelsfrågor. Det finns också Team Sweden-grupper som etableras utifrån sektorer och branscher. I arbetet leder också Sveriges ambassader lokala Team Sweden där svenska främjandearganiseringar på plats ingår.

Inom ramen för exportstrategin gör regeringen också en satsning på internationell standardisering som även är av relevans för svenska företag inom flygbranschen. Satsningen innebär tre miljoner kronor under 2016 till Sveriges Standardiseringsförbund för att kunna åta sig internationella standardiseringssekretariat och öka Sveriges engagemang i det internationella standardiseringsarbetet. Att Sverige är med och påverkar när globala standarder sätts är av stor vikt för svenska företag som är eller vill ut på en global marknad. Regeringen avser att fortsätta ha en dialog med representanter för näringsliv, standardiseringsorganisationer, myndigheter och akademi för att identifiera på vilka områden branschen ser stora behov av och potential med ett stärkt internationellt standardiseringsarbete.

Exportstrategin och flygstrategin ska samverka för att stärka handelsfrämjandet inom den svenska flygbranschen. Exempel på områden där svensk flygindustri ligger långt fram har redan nämnts i tidigare avsnitt. Förutom teknik för nya flygplan, motorer och material finns en stor exportpotential också inom kringverksamheter och tjäns-

teindustri i anslutning till flygplatser. Exempelvis är Swedavia AB:s arbete med klimatsmarta flygplatser och gröna flygningar samt svenskt kunnande inom säkerhetsarbete internationellt efterfrågat.

Sveriges export- och investeringsråd, Business Sweden, ägs gemensamt av staten och näringslivet och har bl.a. till uppgift att stödja svenska företag som vill utvidga sina marknader. Även t.ex. ambassader, Exportkreditnämnden och Kommerskollegium verkar för att främja svensk export och undanröja handelshinder.

Regeringen avser att ha en fortsatt dialog med flygbranschen om hur exportfrämjandet kan utvecklas och bidra till att förenkla och underlätta för svenska företag inom flygindustrin och kringverksamheter att etablera sig på den internationella marknaden.

## 3 Uppföljning

TVå större dialogmöten har anordnats i oktober 2015 och februari 2016 med representanter från myndigheter, intresseorganisationer och andra aktörer, inte bara inom flygbranschen utan också inom t.ex. turism och miljö, där förslag till prioriteringar inom olika fokusområden diskuterades. Många av aktörerna har också bidragit med skriftliga inspel.

Regeringens uppfattning är att flygstrategins framgång till stor del vilar på ett starkt engagemang från branschens aktörer. För att säkerställa att genomförandet av flygstrategin bidrar till en långsiktig hållbar utveckling av flyget behöver strategin följas upp och utvärderas. Detta bör göras tillsammans med aktörerna i flygbranschen. Bl.a. bör ett uppföljande dialogmöte med branschen anordnas vid lämplig tidpunkt under strategins genomförande. Regeringen avser att återkomma i denna fråga. Näringsdepartementets regelbundna branschsamråd Luftfartsrådet är också ett naturligt forum för att diskutera strategins genomförande.



# Termer och förkortningar

- **Airport Carbon Accreditation** En global klimatcertifieringsstandard för flygplatser.
- **Allmänflyg** Ett samlingsnamn för det flyg som inte är att betrakta som militärt flyg eller trafikflyg, t.ex. taxiflyg, sportflyg, hobbyflyg och bruksflyg.
- **Clean Sky** Det första offentlig-privata partnerskapet inom EU för miljövänligare flygtransporter.
- **Connect Sweden** Ett samverkansprojekt som verkar för att stärka Sveriges internationella flygförbindelser. Stöds av bl.a. Stockholms kommun, Swedavia AB och representanter från näringslivet.
- **Easa European Aviation Safety Agency**, EU:s byrå för flygsäkerhet.
- **Functional Airspace Block (FAB)** Funktionellt luftrumsblock, ett luftrumsblock som grundas på operativa krav som avspeglar behovet av en mer integrerad luftrumsförvaltning oavsett nuvarande gränser.
- **Free Route Airspace (FRA)** En specifik luftrumssektion där användarna fritt kan planera en rutt mellan definierade "entry points" och "exit points".
- **Iata International Air Transport Association**, en internationell organisation med flygbolag som medlemmar.
- **Icao International Civil Aviation Organization**, den internationella civila luftfartsorganisationen (ett FN-organ) med säte i Montreal, omfattande 191 stater, däribland Sverige.
- **Innovair** Sveriges nationella strategiska innovationsprogram för flyg, utnämnt av Verket för innovationssystem och syftar till att arbeta för goda förutsättningar för en stark flygindustri i Sverige och att stärka flygteknikområdet genom ökad samverkan, forskning och informations-spridning.
- **NRIA Flyg 2016 National Research and Innovation Agenda**, den svenska nationella forsknings- och innovationsagendan.
- **NUAC Nordic Unified Air Traffic Control**, ett dotterbolag till Luftfartsverket och danska NAVIAIR som har det operativa ansvaret för flygtrafiktjänsten i det gemensamma svensk-danska övre luftrummet.
- **Sesar Single European Sky ATM Research**, den tekniska och industriella delen av det gemensamma europeiska luftrummet.
- **Single European Sky (SES)** Det gemensamma europeiska luftrummet.
- **Team Sweden** Ett gemensamt paraply för allt statligt arbete för att stödja näringslivets export och internationalisering lanserat i regeringens exportstrategi 2015.
- **Transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)** Av EU utpekat viktigt transportnät. Klassificeras i stomnät och övergripande transportnät, därutöver pekas nio huvudkorridorer inom Europa ut. Syftet är att få ett väl fungerande transportnätverk i Europa.
- **TTIP Transatlantic Trade and Investment Partnership**, transatlantiskt partnerskap för handel och investeringar.
- **US Preclearance** Amerikansk gräns-, tull- och säkerhetskontroll vid avgång i stället för vid ankomst till USA.

# Noter

- 1 Intervistas rapport – Economic impact of European airports (2015)
- 2 De transportpolitiska målen (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257)
- 3 KOM (2015) 598 Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén En flygstrategi för Europa
- 4 Trafikanalys Rapport 2016:4 Inför en flygstrategi – ett kunskapsunderlag
- 5 Redovisning av uppdrag att följa upp tillämpningen av bemyndiganden för vissa offentligrättsliga avgifter (dnr. N2016/02496/SUBT)
- 6 Meddelande från kommissionen Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag 2014/C 99/03
- 7 Trafikanalys Rapport 2016:12 Uppföljning av de transportpolitiska målen
- 8 Rapport Mer flyg och bostäder Anders Sundström, statlig samordnare av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet 31 mars 2016
- 9 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU
- 10 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet
- 11 KOM (2015) 613 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr. 216/2008
- 12 Kommittédirektiv En sammanhållen politik för hållbar turism och växande besöksnäring (dir. 2016:83)
- 13 Om skandinavisk luftfartspolitik och förlängning av SAS-samarbetet (prop. 1996/97:126, bet. 1996/97 TU9, rskr. 1996/97:232)
- 14 Kommittédirektiv Genomförande av avtalen om amerikansk inresekontroll vid utresa från Sverige (dir. 2016:69)
- 15 Miljömålsberedningens betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47)
- 16 Utredningen om en skatt på flygresors betänkande En svensk flygskatt (SOU 2016:83)
- 17 Nystart för Nollvisionen Ett intensifierat arbete för trafiksäkerheten i Sverige (dnr. N2016/05494/TS)
- 18 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen



## **Regeringskansliet**

Växel: 08-405 10 00

Besöksadress: Mäster Samuelsgatan 70, Stockholm

Webbplats: [regeringen.se](http://regeringen.se)