



SVENSKT NÄRINGSLIV

Regeringskansliet
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Vår referens/dnr:
2023–22

Enheten för transportinfrastruktur och
planering

Malmtorgsgatan 3
103 33 Stockholm

Er referens/dnr:
LI2023/01786

2023-05-22

Remissvar

Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap

Inledning

Svenskt Näringsliv har mottagit utredningen Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3) på remiss.

Det är välkommet att utredningen genomlyser statens långsiktiga ansvar för flygplatssystemet.

En ansvarsfull utveckling av luftfarten innebär att flygets infrastruktur planeras tillsammans med övriga trafikslag för ett sammanhållet transportsystem.¹

I delar av landet är flyget viktigt för tillgängligheten. Men näringslivets behov av flygplatser är inte statiskt utan påverkas av vilken övrig infrastruktur som finns, till exempel järnvägsförbindelser. Möjligheten att som utredningen uttrycker det ”resa fram och tillbaka från Stockholm över dagen för att uträtta sitt ärende²” är eftersträvansvärd. Därför bör en utredning om flygplatserna utifrån ett tillgänglighetsperspektiv vara trafikslagsövergripande och beakta infrastrukturplaneringen i nationell plan.

I fråga om beredskap behöver även andra perspektiv beaktas.

Tillgång till marknader och kompetens i andra länder stärker företagsklimatet och flyget är i det hänseendet betydelsefullt. Resenärer till och från Sverige använder framför allt Arlanda, Landvetter samt Kastrup i Danmark. Det ska vara enkelt att ta sig till flygplatserna med anslutande flyg eller marktransport och kollektivt resande bör uppmuntras.

¹ Se även till exempel regeringen (2017), ”En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem”

² Betänkandet s. 28

Arlanda har, vilket framgår i rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11), en särställning i det svenska flygplatssystemet givet sin storlek och navfunktion som är viktig för landets ekonomiska utveckling och sammanhållning. Svenskt Näringsliv framhåller därför vikten av att regeringen bereder förslagen från utredningen.³

Prognoser över flygresandets utveckling är behäftade med osäkerhet. Utrikestrafiken har i dagsläget en mer positiv trend i jämförelse med inrikestrafiken och Arlanda och Landvetter har sett en starkare återhämtning efter coronapandemin än många mindre flygplatser med en större andel inrikes resenärer, regionala skillnader finns dock.

Sammanfattning

Nedan är en sammanfattning av våra huvudsakliga synpunkter:

- En tillfredställande geografisk täckning av flygplatser i olika delar av landet är betydelsefullt för tillgänglighet och beredskap. Staten har ett grundläggande ansvar att planera infrastrukturen inom alla fyra trafikslag, inklusive luftfart.
- Tillgång till flygförbindelser är viktigt för näringslivet, detta gäller även i regioner utanför storstadsområdena.⁴
- Vilken huvudsaklig funktion en flygplats har för tillgänglighet respektive beredskap bör även vara vägledande för dess drifts- och finansieringsform. Beredskap är ett offentligt åtagande och bör finansieras genom anslag (till exempel beredskapsersättning eller driftsbidrag).
- Svenskt Näringsliv tillstyrker att stödet till icke statliga flygplatser utanför det nationella basutbudet ökar, samt att det stödet bör gå till flygplatser som har allmän trafikplikt samt flygplatser som ingår i det statliga nätet av beredskapsflygplatser.
- Svenskt Näringsliv avstyrker förslaget om obligatorisk styrelserepresentation.
- Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget om ökat regionalt inflytande för flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandlad flygtrafik.
- I dag drivs det nationella basutbudet av Swedavia AB vars intäkter som ska bekosta infrastruktur och investeringar kommer direkt eller indirekt från flygtrafiken. Swedavia AB har även ett uppdrag att inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av den svenska transportsektorn och bidra till de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen. Finansieringsmodellen innebär att regeringen behöver beakta basutbudets omfattning och nätverk av flygplatser.
- En eventuell förändring av basutbudet bör föregås av ytterligare analys då utredningen inte redovisat vilken bedömningsgrund som ligger till grund för förslaget, inte heller konsekvenserna för Swedavia AB är utförligt redovisade.

³ Se även Svenskt Näringsliv yttrande:

https://www.svensktnaringsliv.se/sakomraden/infrastruktur/remiss-av-rapporten-arlanda-flygplats-en-plan-for-framtiden-ds-20_1191691.html

⁴ Se även till exempel Trafikanalys (2019), "Flygplatser i fokus – om regionala flygplatsers betydelse": [Flygplatser i fokus - om regionala flygplatsers betydelse \(trafa.se\)](https://trafa.se)

- Väljer regeringen att erbjuda ett statligt övertagande av en eller flera icke statliga flygplatser är det viktigt att förändringen grundas på en ekonomisk överenskommelse och genomförandeplan som inte väsentligt negativt påverkar Swedavia AB:s förutsättningar för nuvarande verksamhet, inklusive drift och utveckling av befintliga flygplatser i basutbudet.
- Möjligheten till såväl kapitalanskaffning som andra mervärden i utvecklingen av flygplatssystemet genom att öppna upp det statliga flygplatsutbudet för alternativ finansiering bör övervägas av regeringen.

4.3 Hänsynstagande till regler om statsstöd

Utredningen beskriver på ett adekvat sätt statsstödsreglerna och hur reglerna sätter upp ramar för det offentliga möjligheten att finansiera flygplatsverksamhet. Regelverkets begränsningar är dock problematiska för möjligheten att finansiera flygplatser med fler än 200 000 årliga passagerare. SGEI⁵-regelverket har visat sig främst ägnat åt flygplatser i glesbygd. Samtidigt krävs ett betydligt högre årligt antal passagerare än 200 000 för att en flygplats ska ha förutsättningar att finansiera driften.

Det finns därför ett behov av en höjd passagerargräns för stöd även efter den övergångsperiod som nu råder fram till år 2027 med anledning av coronapandemin. En gräns på 500 000 årliga passagerare stämmer bättre överens med de verkliga förutsättningarna för flygplatser att nå kostnadstäckning, och regeringen bör därför driva frågan gentemot Europeiska kommissionen vid revidering av regelverket. Flygplatsers långsiktiga finansieringsförutsättningar är viktiga för att näringslivet ska veta att man kommer ha tillgång till goda kommunikationer under överskådlig tid.

8.1.2 Statlig styrning av flygplatssystemet

Svenskt Näringsliv anser att det finns mervärden med alternativ finansiering av infrastruktur.⁶ Luftfartens infrastruktur är redan i dag i allt väsentligt avgiftsfinansierad genom användarna. Möjligheten till kapitalanskaffning genom att öppna upp det statliga flygplatsutbudet för privat finansiering och andra ägare än staten bör övervägas av regeringen.

Svenskt Näringsliv har låtit undersöka de alternativ som utredningen belyser i avsnitt 8.1.2, samt ett ytterligare alternativ att bolagisera endast Arlanda.⁷ Utöver att bereda väg för kapitalanskaffning finns forskning som visar att inslag av privat ägande i flygplatsinfrastruktur leder till en mer positiv utveckling avseende till exempel ett ökat antal resande, bättre utbud av destinationer, bättre kundnöjdhet etcetera.

⁵ Services of General Economic Interest

⁶ Se även Svenskt Näringslivs rapport "Förutsättningar för alternativ finansiering av infrastruktur":

https://www.svensktnaringsliv.se/sakomraden/infrastruktur/forutsattningar-for-alternativ-finansiering-av-infrastruktur_1186517.html

⁷ Se även underlagsrapporten "Privat ägande i flygplatser – Är det möjligt och bör det läggas upp": https://www.svensktnaringsliv.se/sakomraden/infrastruktur/privat-agande-i-flygplatser-ar-det-mojligt-och-hur-bor-det-laggas_1199920.html

8.3 Nationellt basutbud av flygplatser

I propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35)⁸ framgår att staten bör ansvara för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet. Tillgänglighetsmålet är således vägledande för beslut om huruvida en flygplats ska ingå i basutbudet.

Enligt Trafikanalys når ungefär halva Sveriges befolkning en flygplats inom basutbudet med en timmes restid, medan drygt 80 procent av befolkningen når en statlig flygplats med en restid på två timmar.⁹ Restiden påverkas av respektive flygplats omkringliggande infrastruktur och kollektivtrafikutbud och upptagningsområdet kan vidgas genom investeringar i väg- och järnvägar.

En eventuell förändring av basutbudet bör föregås av ytterligare analys då utredningen inte redovisat vilken bedömningsgrund som ligger till grund för förslaget, inte heller konsekvenserna för Swedavia AB är utförligt redovisade.

Väljer regeringen att erbjuda ett statligt övertagande av icke statliga flygplatser är det viktigt att förändringen grundas på en ekonomisk överenskommelse och genomförandeplan som inte väsentligt negativt påverkar Swedavia AB:s förutsättningar för nuvarande verksamhet, inklusive utvecklingsprogram på befintliga flygplatser i basutbudet.

Konsekvensanalysen bör även besvara frågan om huruvida ett utökat basutbud påverkar avgiftssättningen på de avgiftsreglerade¹⁰ flygplatserna Arlanda och Landvetter.

8.4 Förändrade förutsättningar för Swedavia AB

Förändrade förutsättningar för reguljär flygtrafik bör beaktas. Möjligheten att, i likhet med Finavia, ge Swedavia AB möjligheten att överlåta eller avveckla en flygplats utan trafik bör utredas:

”Finavia har rätt att lägga ned en flygplats om flygplatsen inte längre betjänas av reguljär flygtrafik och att det gått minst ett år efter att trafiken har upphört.”¹¹

8.6 Flyglinjer med allmän trafikplikt

Svenskt Näringsliv anser att transporttjänster lämpligen tillhandahålls genom en marknad, där utbud och efterfrågan möts. Det finns dock behov av kompletterande trafik som är upphandlad för att skapa tillgänglighet i delar av landet. I Trafikverkets uppdrag, precis som utredningen noterat¹², ingår att kontinuerligt pröva insatserna och göra prioriteringar gällande tillgänglighet i olika delar av landet.

⁸ Regeringen (prop. 2008/09:35): <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2009/09/prop.-20091016>

⁹ Trafikanalys (2016), ”Inför en flygstrategi – ett kunskapsunderlag”: [Rapport 2016:4 Inför en flygstrategi - ett kunskapsunderlag](#)

¹⁰ Lag (2011:866) om flygplatsavgifter

¹¹ Betänkandet s. 140

¹² Betänkandet s. 256

När flygtrafik upphandlas bör regelverk och riktlinjer i EU:s lufttrafikförordning¹³ beaktas, inklusive hur tillgänglighet nås med andra trafikslag än flyg.

Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget om ökat regionalt inflytande för flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandlad flygtrafik. Det är dock rimligt att Trafikverket fortsatt är behörig myndighet för beslut om allmän trafikplikt.

8.8 Långsiktig inriktning

Svenskt Näringsliv instämmer i att det kan finnas behov att från politiskt håll ta fram en långsiktig inriktning.

På kort- och medellång sikt finns redan flera konkreta förslag som regeringen kan föreslå.

- Avskaffa punktskatten på flygresor till förmån för EU-gemensamma styrmedel.¹⁴
- Utred Luftfartsverkets (LFV) organisation och ekonomi, i likhet med den utredning som genomförts av Statskontoret om Sjöfartsverket.¹⁵
- Fortsatt beredning av utredningen Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11).

Svenskt Näringsliv står naturligtvis till Landsbygds- och infrastrukturdepartementets förfogande för ytterligare frågor eller förtydliganden.

SVENSKT NÄRINGSLIV
Karin Johansson, vice vd
Nils Paul, expert infrastruktur

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning)

¹⁴ Lag (2017:1200) om skatt på flygresor

¹⁵ Statskontoret (2023), "Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform": <https://www.statskontoret.se/publicerat/publikationer/publikationer-2023/sjofartsverkets-verksamhets--och-finansieringsform/>