



SVENSKT NÄRINGSLIV

Infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och
planering

Vår referens/dnr:
2022–90

Er referens/dnr:
I2022/01350

2022-10-24

Remissvar

Arlanda flygplats – en plan för framtiden Ds 2022:11

Sammanfattning

Utrikes och inrikes tillgänglighet är avgörande för Sveriges företagsklimat och Svenskt Näringsliv instämmer i utredningens bedömning av flygets betydelse för tillväxt. Åtkomst till marknader och kompetens bidrar till fler och växande företag.

Sverige ska vara ett attraktivt land att investera och starta företag i. Åtkomst till Sverige genom Arlanda flygplats för företag och institutioner i andra länder är därför betydelsefullt och stimulerar utländska investeringar och etableringar. Frågan om Arlandas framtida utveckling är således inte enkom en isolerad fråga om svenska företags aktuella behov. Inte heller är det en avgränsad angelägenhet för Stockholmsregionen utan en fråga som berör tillgängligheten med flyg i hela landet.

Flyget är en del av ett sammanhållet transportsystem och måste därför utvecklas tillsammans med planering av väg- och järnvägstrafik samt sjöfart för en hållbar och effektiv transportförsörjning.

Nedan följer en sammanfattning av våra huvudsakliga synpunkter på utredningen:

- Svenskt Näringsliv anser att förbättrad tillgänglighet till Sverige bör vara en vägledande målsättning för politiska beslut om Arlanda. Ytterst handlar det om att Sverige ska bibehålla ett bra företagsklimat.
- För att stärka Arlanda som ett konkurrenskraftigt och väl fungerande nav krävs en fortsatt utveckling av flygplatsen inklusive luftfartens infrastruktur, anslutande transportinfrastruktur samt en översyn av styrmedel, skatter och avgifter.
- Svenskt Näringsliv anser därför att en tydlig brist i utredningen är just avsaknaden av analys om hur styrmedel, skatter och avgifter påverkar trafikutvecklingen och den navfunktion som eftersträvas.

Svenskt Näringsliv Confederation of Swedish Enterprise

Postadress/Address: SE-114 82 Stockholm Besök/Visitors: Storgatan 19 Telefon/Phone: +46 (0)8 553 430 00
svensknaringsliv.se Org. Nr: 802000-1858

- Sverige bör i högre grad framgent tillämpa den harmoniserade EU-rätten för luftfartssektorn inklusive i frågor som rör skatter och avgifter vilket till exempel innebär att flygskatten¹ bör avskaffas. Det skulle bidra till en utjämnad konkurrenssituation mellan Arlanda och flygplatser i vårt närområde.
- Svenskt Näringsliv anser därtill att hänsyn bör tas till utformningen av styrmedel på EU-nivå inom Fit for 55. Särskilt EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS), ReFuelEU Aviation och revideringen av EU:s energiskattedirektiv. EU-rätten utgör ett konkurrensneutralt ramverk för flyget i hela Europa att förhålla sig till.
- Svenskt Näringsliv anser att regeringen (Finansdepartementet) bör remittera ett förslag om avskaffad flygskatt².
- Svenskt Näringsliv anser att regeringen (Klimat- och näringslivsdepartementet) bör remittera ett förslag om att ta bort flygfotogen ur lagen om reduktionsplikt³ före ikraftträdandet av ReFuelEU Aviation.
- Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget om att regeringen bör förbehålla sig rätten att pröva tillåtligheten för verksamheten.
- Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget om en "flygbränslekommission".
- Svenskt Näringsliv anser att regeringen (Justitiedepartementet) bör uppdra till Polismyndigheten att utveckla gränskontrollerna på Arlanda i syfte att skapa effektiva passagerarflöden och underlätta transfer. Automatiska passkontroller bör införas på Arlanda i likhet med andra europeiska flygplatser.
- Svenskt Näringsliv instämmer i att luftrummet bör fortsätta utvecklas men att det även krävs en långsiktigt hållbar finansiering särskilt utifrån introduktionen av obemannade luftfartyg (drönare) och regelverket för U-space⁴.
- Svenskt Näringsliv avstyrker utredningens förslag att peka ut vissa inrikes flyglinjer som särskilt viktiga, utan att formellt utse allmän trafikplikt, och anser inte att ett sådant utpekande har stöd i EU-rätten. I stället kan ett sådant politiskt beslut orsaka marknadssnedvridning inom den kommersiella flygtrafiken och även konkurrenssituationen mellan inrikes flyg och andra trafikslag som buss och tåg.
- Att följa utvecklingen på den kommersiella flygmarknaden ur ett tillgänglighets- och näringslivsperspektiv bör vara ett uppdrag för Trafikverket eller Transportstyrelsen. Långväga persontransporter oavsett trafikslag bör i första hand upprätthållas på kommersiell grund och understödjas genom att bort marknadshinder och säkerställa konkurrenskraft.

¹ Se även Tillväxtanalys rapport "Mål och medel i klimatpolitiken" om att klimatpolitiken bör renodlas så att utformningen i högre grad överensstämmer med EU:s vilket även gör det enklare att anpassa den svenska klimatpolitiken till förändringar på EU-nivå.

² Lag (2017:1200) om skatt på flygresor

³ Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel

⁴ Se även Transportstyrelsens hemsida om U-space:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Luftfartyg-och-luftvardighet/dronare/flyga-dronare-i-luftrummet/u-space/>

- Svenskt Näringsliv välkomnar förslaget om en målbild för ökat kollektivt resande till Arlanda.
- Svenskt Näringsliv välkomnar förslaget om en Arlandaförhandling. Regeringens uppdrag till Trafikverket⁵ om att utreda landtransporter till och från Arlanda tillsammans med myndighetens tidigare redovisning till Arlandarådet⁶ är relevanta underlag för dialog mellan staten och berörda kommuner och regioner.
- En eventuell förhandling med företaget A-Train AB bör ske utifrån de juridiska och avtalsmässiga former som finns inom ramen för koncessionen. Regeringen bör utreda och analysera dagens trafikförsörjning med tåg till Arlanda och sedan konkretisera hur trafiken ska bedrivas efter utgången av avtalet 2050 men även hur resor med tåg till och från Arlanda kan stärkas i närtid.
- Transportnäringen i Sverige har höga klimatambitioner och svenska företag har stora möjligheter att utveckla teknik och lösningar för mer hållbara transporter. Men Svenskt Näringsliv konstaterar att politisk enighet inte finns om ett nationellt mål för utsläpp från utrikes flyg som presenterades av Miljömålsberedningen tidigare i år.
- Utredningens förslag om att Bromma enbart ska användas för fossilfritt flyg under endast fem år är välvilligt men otydligt. Driften av Bromma är en kommersiell verksamhet där investeringsbeslut analyseras utifrån en ekonomisk bedömning och det är inte klart vilka flygplatsanvändare som ska bära kostnaden för en anpassning endast för fem år. Däremot är det möjligt att gradvis anpassa en citynära flygplats som Bromma till ännu striktare miljökrav än de som gäller idag som en del av flygplatsens utveckling och flygets tekniska utveckling.
- Att anpassa Arlanda för framtidens bränsle- och energiförsörjning anser Svenskt Näringsliv ingår i de legala och kommersiella villkoren för flygplatsens ägare redan idag.
- Svenskt Näringsliv anser att kostnaderna för hantering av markområden på Bromma inte ska belasta dagens flygföretag.

Om flygplatssystemet

Arlanda intar en särställning i det svenska flygplatssystemet givet flygplatsens storlek och navfunktion, men Sverige försörjs med internationella flygförbindelser framför allt genom tre flygplatser; Arlanda, Landvetter och Kastrup. Flera medskick i vårt yttrande skulle utveckla även andra flygplatser än Arlanda. Ett uppdrag till Polismyndigheten att utveckla gränskontrollerna bör även omfatta Landvetter.

⁵ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2022/06/regeringen-satsar-pa-tvarforbindelse-pa-sodertorn-och-ger-trafikverket-i-uppdrag-att-utreda-landtransporter-till-och-fran-arlanda/>

⁶ Trafikverket, Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda - underlag till Arlandarådets kansli (2018:60): <https://trafikverket.ineko.se/se/analys-av-kapacitet-f%C3%B6r-v%C3%A4g-och-sp%C3%A5rinfrastruktur-som-ansluter-till-arlanda-underlag-till-arlandar%C3%A5dets-kansli>

5.1 Terminalerna ska moderniseras och bli mer attraktiva för passagerarna med korta ledtider

Svenskt Näringsliv noterar att utredningen lägger stor vikt vid ledtiderna från flygplan till marktransport utifrån ett perspektiv för dagsresenärerna. Utgångspunkten för utredningen är att Stockholm som destination är den viktigaste målpunkten för resenärer till och från Arlanda och Bromma. Svenskt Näringsliv ifrågasätter inte utredningens bedömning men noterar att många resenärer från Arlanda har till exempel Uppsala, Gävle eller Mälardalen som mål vilket belyser vikten av enkelt byte till buss eller tåg från Arlanda C.

Om Arlanda ska utveckla navfunktionen behöver även transfermöjligheterna från flyg till flyg förbättras, inklusive byten utrikes till utrikes som är viktigt för att skapa underlag för fler direktförbindelser. Även om förbättrade marktransporter i regionen underlättar för resenärerna så ökar det endast marginellt Arlandas upptagningsområde.

Transferpassagerare är ett viktigt underlag som behövs för etableringen av fler direktförbindelser, härtill skiljer sig inte Arlanda nämnvärt från andra flygplatser i vårt närområde.

Ansvaret för en god kundupplevelse med smidiga och korta transfertider är ett gemensamt ansvar på flygplatsen. Svenskt Näringslivs förståelse är dock att de kommersiella aktörerna som flygplatsägare, flygbolag och marktjänstföretag har ett givet incitament att bidra medan andra delar och ansvar ligger utanför deras kontroll och därför kräver regeringens engagemang om planen för Arlandas framtida utveckling ska förverkligas. Två konkreta exempel är Polismyndighetens ansvar för gränskontrollerna men även anslutande väg- och järnvägsförbindelser som omfattas av den nationella planen för transportinfrastruktur.

5.2 Samhällsviktigt flyg ska ges bra förutsättningar för verksamheten

Svenskt Näringsliv anser inte att det är utrett på vilket sätt samhällsviktigt flyg kan beredas plats, eller i högre utsträckning operera, på Arlanda utan avsevärda förändringar avseende slottilldelning, markrörelse och kapacitet. Inte heller tillkommande kostnader som uppstår vid en eventuell utökning för samhällsviktigt flyg på Arlanda redovisas av utredningen.

5.3 Goda premisser för godstransporter är av vikt

Svenskt Näringsliv instämmer i utredningens resonemang kring betydelsen av flygfrakt. Flygfrakt kompletterar på många sätt volymtransporter med lastbil, järnväg och sjöfart. Linjeutveckling inom passagerarflyget, särskilt interkontinentala linjer, bidrar med ökad fraktkapacitet och ligger i linje med regeringens godstransportstrategi från 2018.

5.4 Kapaciteten för rullbanor, taxibanor och uppställningsplatser måste kunna möta efterfrågan över tid

Svenskt Näringsliv instämmer i att kapaciteten behöver kunna möta efterfrågan över tid.

Däremot avstyrker Svenskt Näringsliv utredningens resonemang om trängselavgifter och noterar att utredningen inte förefaller tagit hänsyn till remissen av Transportstyrelsens

utredningsuppdrag som påvisade bristerna i förslaget samt de negativa konsekvenser ett genomförande förväntas ha på tillgängligheten.⁷

5.5 Säkerställ fortsatt modernisering av svenskt luftrum

Luftrummet är en del av luftfartens infrastruktur och dess anpassning och modernisering är ytterst ett statligt ansvar. Svenskt Näringsliv tillstyrker därför utredningens två slutsatser; dels att regeringen bör säkerställa att en fortsatt modernisering av det svenska luftrummet genomförs, dels att regeringen bör tydliggöra vem som har ansvaret för planering av den långsiktiga utvecklingen av luftrummet.

Frågan om övergripande myndighetsansvar är relevant men likaså frågan om finansiering.

Svenskt Näringsliv vill uppmärksamma att Luftfartsverket lyft problematiken om finansiering, bland annat i inriktningsunderlaget till nationell plan:⁸

”Infrastrukturen för flygtransporter är, liksom den för sjötransporter, huvudsakligen användarfinansierad, till skillnad från väg- och järnvägsinfrastruktur som i hög grad finansieras av skattemedel. Denna finansieringsmodell kan innebära svårigheter att generera tillräckliga medel för att täcka investeringar och modernisering av grundläggande infrastruktur. Luftfartsverket har i sitt inspel till inriktningsunderlaget framfört att luftfartens avgiftssystem inte ger den ekonomiska stabilitet som krävs för att modernisera infrastrukturen. För att täcka det infrastrukturella nivålyft som den pågående utvecklingen inom luftfarten förväntas kräva, menar man att det kommer att krävas tillskottsfinansiering, vid sidan av finansiering från avgiftssystemet i form av anslag. Luftfartsverket avser att genomföra en förstudie för att analysera behoven ytterligare. Trafikverket konstaterar att detta är en principiellt viktig skillnad jämfört med dagens finansieringsform, där luftfartens infrastruktur huvudsakligen finansieras genom användaravgifter.”

5.6 Klimatanpassning inom luftfarten

Att anpassa den operativa driften av Arlanda till ett förändrat klimat torde redan idag vara en uppgift för Swedavia i likhet med andra flygplatsägare.

5.7 Förberedelserna bör påbörjas omgående för en fortsatt utveckling av flygplatsen

Svenskt Näringsliv tillstyrker utredningens förslag om att regeringen bör förbehålla sig rätten att pröva tillåtligheten för verksamheten. Utredningens resonemang om en sammanvägd bedömning förefaller väl balanserat. En kapacitetsbegränsning av Arlanda skulle troligen påverka näringslivet negativt. Vi delar utredningens bedömning att kapacitetshöjande åtgärder behöver vidtas oberoende av framtiden för Bromma.

Svenskt Näringsliv delar utredningens bedömning att ett nytt miljötillstånd kan behöva inrymma ett visst mått av flexibilitet.

⁷ Se även remiss av Transportstyrelsens redovisning av regeringens uppdrag om att analysera och lämna förslag om trängselavgifter inom den svenska luftfarten: <https://www.regeringen.se/remisser/2022/02/remiss-av-transportstyrelsens-redovisning-av-regeringens-uppdrag-om-att-analysera-och-lamna-forslag-om-trangselavgifter-inom-den-svenska-luftfarten/>

⁸ Trafikverket, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037 (TRV 2020/73376): <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1484716/FULLTEXT01.pdf>

En översyn av dagens begränsande miljötillstånd bör initieras i närtid för att möjliggöra en effektiv användning av befintlig flygplatsinfrastruktur, inklusive rullbanor utan alltför inskränkande operationella begränsningar.⁹

5.8 Anslutande transportinfrastruktur måste vara robust och behöver utvecklas med fokus på ökad kollektivtrafik

Svenskt Näringsliv tillstyrker utredningens två förslag; dels ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv, dels att tillsätta en Arlandaförhandling.

Svenskt Näringsliv delar bedömningen att fokus bör vara på ökad kollektivtrafik till och från Arlanda för såväl passagerare som anställda inom olika verksamheter på flygplatsområdet. Ökat kollektivt resande innebär miljömässiga fördelar samtidigt som det medför ett bättre kapacitetsutnyttjande av infrastrukturen. En Arlandaförhandling är positiv men dialog kommer även att krävas med regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommersiella transportföretag om trafikupplägg.

Byten mellan olika färd sätt som tåg, buss och flyg på Arlanda bör underlättas. I flera europeiska länder finns idag kommersiella biljettsamarbeten mellan flygbolag och tåg företag, vilket till exempel kan innebära att kortare anslutningsflyg ersätts av en tågresa. En sådan utveckling bör inte uteslutas i Sverige och det kan förändra framför allt antalet passagerare till Arlanda C samtidigt som rullbanekapacitet frigörs.

5.9 Fler bör åka med kollektivtrafik

Svenskt Näringsliv välkomnar utredningens ansats om att fler bör åka med kollektivtrafik, men anser att det även kommer att kräva stärkt kapacitet runt omkring Arlanda (se även avsnitt 5.8). En eventuell förhandling med företaget A-Train AB bör ske utifrån de juridiska och avtalsmässiga former som finns inom ramen för koncessionen. Regeringen bör utreda och analysera dagens trafikförsörjning med tåg till Arlanda och därefter konkretisera en plan för hur trafiken ska bedrivas efter utgången av avtalet 2050 men även hur kollektivt resande kan stärkas i närtid.

5.10 Besked om framtiden för Bromma flygplats anger tempot för utveckling av Arlanda flygplats

Svenskt Näringsliv anser att en plan för Arlandas långsiktiga utveckling är nödvändig oaktat Brommas framtid. Swedavia anger i bolagets sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport att Arlanda kommer att behöva stärkas.¹⁰

”På längre sikt krävs ytterligare satsningar i infrastruktur på och kring Arlanda oaktat om Bromma läggs ner i förtid eller ej. Dessa investeringar inkluderar även ytterligare en rullbana på Arlanda.”

⁹ Se även utredningens resonemang på s.68

¹⁰ Se även Swedavias sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport:

file:///C:/Users/snnpl/Downloads/Swedavia_konsekvensanalys.pdf

Regeringen bör därför inte vänta med att bereda utredningens förslag eller besluta om nya kompletterande uppdrag.

5.11 Tillgänglighet till vissa flyglinjer bör säkerställas

Svenskt Näringsliv avstyrker utredningens förslag om att peka ut vissa flyglinjer enligt det sätt utredningen föreslår. Däremot bör Trafikverket och Transportstyrelsen vidareutveckla marknadsövervakningen för att regeringen på ett bättre sätt ska kunna följa utvecklingen.

5.12 Försörjning av energi behöver säkerställas för Arlanda flygplats och för den flygtrafik som bedrivs vid flygplatsen

Tillgång till fossilfria drivmedel är en förutsättning för omställning och Svenskt Näringsliv tillstyrker därför tillsättandet av "flygbränslekommission".

Sverige har begränsad rådighet över utsläpp från internationella transporter och politisk enighet finns inte om ett nationellt mål för utsläpp från utrikes flyg som presenterades av Miljömålsberedningen tidigare i år. Svenskt Näringsliv anser att utsläpp från utrikes flyg och sjöfart i första hand ska regleras genom internationella styrmedel som beslutas inom EU och de särskilda FN-organen Icao och IMO.¹¹

Antagandet av nya och skärpta styrmedel för luftfartens klimatpåverkan är att vänta inom ramen för EU:s Fit for 55 inklusive ett reviderat direktiv för EU:s utsläppsrättshandel (EU ETS), reviderat energiskattedirektiv samt ReFuelEU Aviation. Sammantaget kommer det att finnas politiskt beslutade utsläppsmål och styrmedel som Sverige ska följa. Inom Icao antogs i oktober i år ett mål om nettonoll koldioxidutsläpp senast 2050 och styrmedlet Corsia väntas skärpas ytterligare.

5.13 Fördjupade analyser ur ett totalförsvarsperspektiv bör genomföras

Svenskt Näringsliv tillstyrker utredningens ansats att sådana fördjupade analyser bör genomföras. Regeringens beslutade uppdrag att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige bör kunna breddas och eventuellt förlängas för att omhänderta frågeställningarna.

Svenskt Näringsliv står naturligtvis till Infrastrukturdepartementets förfogande för ytterligare frågor eller förtydliganden.

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

¹¹ Se även Svenskt Näringslivs remissvar på Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck (SOU 2022:15):
<https://www.regeringen.se/4a72b8/contentassets/93c38b19f22f40e8b6acf6efd52ce3b7/sven-skt-naringsliv.pdf>