

REMISSYTTRANDE
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Föreningen Svensk Flyg
Box 55977
102 16 Stockholm
Anna.wilson@svensktflyg.se

Stockholm 26 feb 2016

Ref N2015/4305/TIF

Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029.

Svenskt Flyg delar de övergripande synpunkter om flygets roll i infrastrukturen som sänds in av våra medlemmar Swedavia och Svenska Flygbranschen.

Svenskt Flyg kan inledningsvis konstatera att inriktningsunderlaget i stor utsträckning fokuserar på väg och järnväg. Nedanstående remissvar fokuserar på de delar som berör flyget och flygets roll i trafiksystemet, kollektivtrafiken och som möjliggörare för andra näringar i Sverige. Vi saknar fortfarande bilden av ett modernt kostnadseffektivt transportsystem där alla trafikslag ingår och säkerställer god tillgänglighet över hela Sverige för varje resa och olika resebehov.

Trafikverket missar att värdera flygets förmåga och betydelse för ett väl fungerade transportsystem. Flyget är en del av vår kollektivtrafik en sådan betraktelse bör tillämpas om målen för bättre modalitet mellan trafikslagen ska kunna uppnås.

Under lång tid har det svenska transportsystemet utvecklats i takt med vår industris utveckling, framgång och behov av effektiva transporter för såväl gods som människor. Den svenska ekonomin är sedan länge starkt beroende av konkurrenskraftig utrikeshandel och baserad på varor och tjänster med ett högt värde och kunskapsinnehåll. Sverige har en hög andel av både export och import jämfört med övriga EU och OECD. Svensk industri är inte bara de stora exportföretagen. Flera framgångsrika företag och underleverantörer till de stora företagen finns på många mindre orter i hela landet. För att detta ska kunna fungera krävs hög och utvecklad tillgänglighet med flyg. Sverige är ett av Europas mest exportberoende länder men samtidigt geografiskt perifert och till ytan ett av de största. Utländska besökare blir allt viktigare för svensk tillväxt och sysselsättning. Detta gör effektiva och väl fungerande flygförbindelser till en nyckelfaktor för svenska företag och svensk tillväxt.

- Passagerare som anländer med flyg spenderar cirka 60 miljarder per år i Sverige
- Flygnäringen skapar 84 000 jobb i Sverige plus 102 000 jobb, främst inom turistnäringen
- Flygnäringen bidrar med 53 miljarder till svensk BNP
- Flygfrakt utgör över 20 % av värdet av svensk export

Trafikverket skriver att utgångspunkten för uppdraget är att ett väl fungerande transportsystem gynnar sysselsättning och regional utveckling och har en avgörande betydelse för många samhällsfunktioner. Flyget i Sverige skapar över 180 000 arbetstillfällen och gör det möjligt att bo och arbeta i hela landet. Som konstateras i underlagsrapporten om luftfart så är Sverige EU:s tredje största land till ytan och det land i EU som har längst mellan landsändarna. Stora delar av Sverige är dessutom glest befolkat vilket gör det dyrt att investera i infrastruktur då resenärs- och

godsunderlag är lågt. Här fyller flygförbindelser en i flera fall helt avgörande roll för tillgängligheten.

Efterfrågan på flygtransporter kommer generera över 43 000 nya jobb i Sverige fram till år 2030 och 52 miljarder i ökad BNP.

Eftersom flyget i princip fullt ut bekostar sin egen infrastruktur via biljettpriset skapar flyget dessutom tillgänglighet till en ytterst låg kostnad för samhället. Flygets i sammanhanget begränsade infrastruktur innebär också att flyget kan hantera upp- och nedgångar i efterfrågan utan att för den skull bli sittande med stora fasta kostnader. I ett land med Sveriges demografi, geografi och ekonomi bör flygets betydelse lyftas fram ännu tydligare som ett centralt och samhällsekonomiskt klokt transportmedel. När det gäller flygets miljöpåverkan så arbetar neringen intensivt med olika projekt, investeringar, forskning och utveckling för att möta den ökade efterfrågan på flygtransporter med minskad klimatpåverkan. Flyget har en tydlig global färdplan för att nå 2 graders målet till 2050 avseende utsläpp och klimatpåverkan.

TRANSPORTSYSTEMETS STRATEGISKA UTMANINGAR

När det gäller transportsystemets strategiska utmaningar lyfter Trafikverket fram utmaningen med urbanisering samtidigt som det finns krav på tillgänglighet till mindre städer och till landsbygden i hela Sverige. Här bör man lyfta fram inrikesflygets roll. Ungefär 40 flygplatser i Sverige erbjuder daglig reguljär trafik som gör det möjligt för människor att bo och arbeta i hela landet och för företag att etablera sig och behålla verksamhet långt från de stora städerna. Detta dessutom till en begränsad kostnad för samhället. Inrikesflyget utgör endast en procent av Sveriges samlade koldioxidutsläpp och den begränsade trafikvolymen gör dessutom att branschaktörer ser en stor potential att till en begränsad kostnad fullt ut införa icke fossila bränslen i det svenska inrikesflyget.

160 flygplatser runt om i Sverige drivs av flygklubbar. Här kan genom enkla åtgärder en dynamisk industri odlas fram. Strategiska satsningar i besöksneringen baserad på allmänflyg ger potentiellt stora möjligheter till jobb och ökad turism i glesbygd. Tillgängligheten för restidsmässigt avlägsna orter förbättras radikalt med GA och konkurrenskraftiga avgifter.

ROBUSTHET I SYSTEMET

En ytterligare strategisk utmaning som Trafikverket lyfter fram är trafiksystemets robusthet och vikten av att samhället tar ett transportslagsövergripande perspektiv. Transportlagen i Sverige är till stor del kompletterande och nästan varje resa med flyg och tåg inbegriper minst ett ytterligare transportslag i kedjan från dörr till dörr. Det transportslagsövergripande perspektivet behöver finnas med i all planering. Utgångspunkten får aldrig vara att ställa transportslag mot varandra utan i stället se hur de kan stötta varandra på olika sätt. Detta framhåller Trafikverket som centralt, men vi ser brister i hur det fungerar i praktiken i den svenska infrastrukturplaneringen.

EU-lagstiftning för sk. statsstöd riskerar nu att ett flertal av de icke statligt ägda flygplatserna kan komma att slås ut då de inte längre får motta olika former av offentligt stöd. Detta medför mycket betydande problem för många orter där bristen på alternativa effektiva tranpostslag finns.

Sverige bör ansöka om EU-godkännande av alla flygplatser som SGEI för att möjliggöra medfinansiering även i framtiden. Offentligt stöd på ca 400 MSEK är en blygsam kostnad då alternativen för att bibehålla rimlig tillgänglighet är betydligt kostsammare för samhället och bör ställas i relation till de 43 miljarder som inriktningsunderlaget omfattar.

Klimatutmaningen lyfts också fram som en övergripande strategisk utmaning. Trafikverket nämner i sitt underlag att samhället behöver tillgodose miljö- och klimatmål samtidigt som man tillgodoser ett ökat behov av transporter. Här anser vi att Trafikverket har en central roll för att se till att åtgärder genomförs så som man skriver, d.v.s. att det är utsläppen som minskar och inte resandet. Det kan ske förändrade resmönster för att hantera trängselproblematik och liknande men åtgärderna som vidtas får inte avse att begränsa det totala behov av snabba och effektiva transporter som kommer att finnas under perioden 2018-2029. För flygets del är det centralt att åtgärder som vidtas har som syfte att begränsa utsläppen, inte att begränsa resandet då detta skulle innebära avsevärda negativa samhällsekonomiska effekter. Att påskynda en övergång till icke fossila bränslen bör därför vara den centrala åtgärden vad avser flygets roll i klimatutmaningen under planperioden 2018-2029. Detta ligger också i linje med flera av de skrivningar som återfinns i Trafikverkets inriktningsunderlag.

UNDERLAGSRAPPORT ”PROMEMORIA OM LUFTFART”

Prognoser för luftfart berörs i promemorian om luftfart som är en av underlagsrapporterna i inriktningsunderlaget.

Flyget är i flera fall det enda realistiska transportmedlet för endagsförrättningar och längre resor över 50 mil samt det enda realistiska transportmedlet till och från stora delar av Sveriges glesbygd. Trafikverket konstaterar också att detta inte kommer att förändras under inriktningsperioden.

Vidare konstaterar Trafikverket att statens ersättning för drift av flygplatssystemet inskränker sig till driftsbidraget på 103 mkr per år till icke-statliga flygplatser. Detta behöver ställas i relation till de ca 43 miljarder per år i anslagsram som inriktningsunderlaget omfattar. Statens ersättning för drift av flygplatssystemet omfattar alltså knappt 0,24 procent av statens anslag för transportinfrastruktur under inriktningsperioden. Sett över hela perioden 2000-2014 gick de kommunala flygplatserna med ca 4,2 miljarder kronor i underskott medan de statliga gav ett överskott på nära 9,4 miljarder kronor. Systemets netto blev ca 5,2 miljard på 14 år. Flygets infrastruktur är mycket kostnadseffektiv, säker och tillförlitlig i förhållande till annan infrastruktur.

Svenskt Flyg är bekymrade över antaganden kopplade till klimatfrågor. Vad gäller en eventuell flygskatt är Svenskt Flyg mycket mer bekymrade än Trafikverket. Detta gäller inte minst påverkan för inrikestrafiken. Trafikverkets uppskattning om att en ev flygskatt antas internalisera 100 % av flygets climateffekt blir genomsnittseffekten 150-200 kr per inrikes flygstol, vilken Trafikverket påstår att flygbolagen kommer att fördela så att affärsresenärer betalar mer och övriga mindre. Det är en slutsats som vi ställer oss mycket frågande till. Det är en skatt som ger svenska flygbolag en konkurrensnackdel i förhållande till utländska bolag som ev kan absorbera skatten och själva ta kostnaden och fördela ut över systemet. Det är omöjligt för de bolag som i första hand trafikerar den svenska marknaden.

Svenskt Flyg delar dock Trafikverkets bedömning att effekten på de totala koldioxidutsläppen från transportsektorn av en flygskatt kommer att vara ytterst begränsade om ens mätbara. Om alla höll laglig hastighet på våra vägar, skulle vi minska utsläppen mer än vad inrikesflyget släpper ut på ett år – och samtidigt spara ca 100 människoliv. Enligt nya beräkningar från WSP, skulle en flygskatt i Sverige innebära BNP-förluster på omkring 5,4 miljarder kronor under ett år och mellan 5000 – 10000 förlorade jobb. Så frågan är hur vi gör reell miljönytta utan att vi slår undan benen för tillgänglighet, jobb och tillväxt?

Trafikverkets bedömning av internaliseringskostnaden för flygets klimatpåverkan är fel. Den bygger på ett faktaunderlag som överskattar utsläppen och inte tar hänsyn till samtliga internaliserade kostnader inom svensk luftfart. Ett vanligt argument som lyfts är att ”flyget ska stå för sin kostnader”. WSP har tittat på de (internaliserande) skatter och avgifter som flyget och passagerarna betalar och jämfört med de kostnader som flyget orsakar i termer av bland annat, buller, utsläpp osv för en resa mellan Stockholm/Arlanda och Göteborg/Landvetter. WSP konstaterar att flyget betalar ca 14 900 kr i olika avgifter, samtidigt som den samhällsekonomiska kostnaden är ca 9 100 kr för samma resa. Med andra ord – så står inrikesflyget för långt mer än sina kostnader – trots att detta är det vanligaste argumentet för just en svensk flygskatt.

Flygskatten har tidigare både utretts och införts i Sverige, trots att över 90 procent av remissinstanserna var negativa. Även om flygskatten avskaffades innan den trädde i kraft, hann flera flyglinjer stängas vilket skulle bli konsekvensen om den återigen infördes. En nationell flygskatt skulle därmed ge försämrad tillgänglighet för hela Sverige. Den skulle samtidigt ge mycket negativa trafik-, närings- och regionalpolitiska konsekvenser. Det finns en stor vinnare på en svensk flygskatt och det är inte miljön. Det är Kastrups flygplats som skulle kunna utöka sitt reseunderlag med södra Sveriges resenärer. Med andra ord så innebär en nationell flygskatt färre flyglinjer och flygavgångar, flygplatsnedläggningar, färre investeringar och förlorade jobb.

Internationella erfarenheter av nationella flygskatter visar på samma sak. Nederländerna införde flygskatt 2008, men avskaffade den ett år senare, då Schiphol förlorade 1,4 miljoner passagerare och landets BNP minskade med 11 miljarder SEK. Det totala antalet resenärer minskade dock inte. Istället valde de att flyga från närliggande länder. Allt pekar på att effekterna skulle bli likartade även i Sverige.

Det har konstaterats att effekten på miljön med en nationell flygskatt skulle bli försumbar. Miljöpåverkan är i fokus för hela flygnäringen och den tekniska utvecklingen har gått fort inom flyg. Utsläppen per resenär har gått ned med 70 procent på 40 år. Lösningen är att fortsätta satsningarna på innovation och möjliggöra för produktion av biobränsle i Sverige.

TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE – NULÄGE OCH FÖRVÄNTAD UTVECKLING

- *medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet*

Stora delar av Sverige är helt beroende av väl fungerande luftfart. Punktlighet och regularitet är dessutom högre inom flyget än inom tågtrafiken och något som måste tas hänsyn till i framtida infrastrukturplanering.

- *kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften*

Sverige är ett stort land till ytan och ett av världens mest utrikeshandelsorienterade länder. Flyget, både för passagerare och gods, är en absolut förutsättning för att kunna uppfylla detta mål.

- *tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder*

Se ovanstående.

- *transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning*

Flyget erbjuder ledsagning från landside på avreseflygplats till landside på ankomstflygplats utan någon tillkommande kostnad för den enskilde. Det gör att flyget i flera fall är det enda fungerande transportslaget för personer med funktionsnedsättning. Kostnaden för detta ingår i flygplatsavgiften enligt ett EU-direktiv och belastas samtliga passagerare via biljettpriset. Enbart på Arlanda genomförs över 50 000 ledsagningar per år. Flyget har även historiskt fått höga betyg för tillgängligheten på flygplatser för personer med funktionshinder.

- *barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet*

Flyget har ett unikt system för ensamresande barn. Mellan 5-11 år är systemet obligatoriskt men går att använda frivilligt för äldre barn. Detta innebär att barn från fem års ålder kan resa både in- och utrikes i ett helt slutet system med id-kontrollerade överlämningar vid avgång och ankomst.

Det transportpolitiska målet avseende säkerhet innebär att antalet omkomna och allvarligt skadade ska minska fortlöpande. Här bidrar det kommersiella flyget med en total måluppfyllelse då ingen person har omkommit i kommersiell svensk in- eller utrikestrafik de senaste 25 åren.

Hänsynsmålet avseende miljö och hälsa ska nås via ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. Svensk luftfart har under lång tid ökat sin energieffektivitet kraftfullt. Luftfarten har dessutom mycket goda förutsättningar att bryta sitt beroende av fossila bränslen. Detta då icke fossilt bränsle för flyg fungerar med dagens motorer och dagens bränsleinfrastruktur och går redan i dagsläget att blanda upp till 50 procent med befintligt fossilt bränsle. Potentialen bedöms vara god att på längre sikt ytterligare öka inblandningsgraden. Trafikverket bör i sin infrastrukturplanering för perioden 2018-2029 trycka hårdare på statens roll för att få till stånd en storskalig produktion och därmed närma sig ett konkurrenskraftigt pris. Det offentliga står för 30% av alla inrikesresor och borde gå före genom att köpa biobränsle för sina resor. Staten bör undersöka avdragsmöjligheter för privata företag som fullt ut köper biobränsle för sina tjänsteresor. Detta skulle vara en åtgärd som innebär att de faktiska utsläppen minskar utan att det har någon negativ påverkan på tillgänglighet och mobilitet.

ANALYSER AV OLIKA INRIKTNINGAR FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTURENS UTVECKLING

Trafikverket lyfter fram betydande risker att de transportpolitiska målen inte uppfylls med de ramar som man har för inriktningsperioden. Detta är ytterst illavarslande även om Svenskt Flyg

ser att luftfarten fortsatt kan bidra med måluppfyllnad. Detta tack vare att luftfarten bekostar sin egen infrastruktur och i ytterst begränsad omfattning är beroende av statliga anslag.

Trafikverket konstaterar att den helt dominerande delen av utsläppen från inrikestransporter kommer från vägtrafiken. Det är också här som de största åtgärderna bör sättas in då det är här de kommer att ha absolut störst klimateffekt. Flyget, med rätt förutsättningar, har ytterst goda möjligheter att fullt ut nå riksdagens och regeringens vision om nollutsläpp från klimatgaser i Sverige 2050. Detta förutsätter dock satsningar på icke fossila bränslen samt att flyget inte åläggs styrmedel som kommer att skjuta upp ett antal av de klimatåtgärder som löpande pågår inom luftfarten.

TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE – NULÄGE OCH FÖRVÄNTAD UTVECKLING

Utöver de nu gällande transportpolitiska målen behöver de kompletteras med kvantitativa mål. Målet tillgänglighet bör konkretiseras och prioriteras vid all infrastrukturplanering. Nationella mål för resetider och vistelsetider bör ligga till grund för utveckling och användning av transportsystemet. Bättre studier och statistik bör tas fram för att visa vilken tillgänglighet olika orter har i landet. Tillgänglighet och åtkomsthet kan väsentligt förbättras inom landet om Sverige i större utsträckning, i likhet med flera andra länder, väljer att upphandla mer trafik och på fler sträckor och med mer kapacitet.

För att kunna följa utvecklingen i Svensk tillgänglighet behöver vi formulera ett konkret och offensivt tillgänglighetsmål för hela Sverige, nationellt och internationellt, motsvarande EU-kommissionens vision för flyget, Flightpath 2050, där har man restid inom EU i åtanke, vi kan ju börja med Sverige och en restid på 4 timmar dörr till dörr. På så vis skulle det troligtvis bli enklare att samordna den långsiktiga planeringen av samtliga trafikslag

Slutsatser

- I dag kommer över 20 000 människor att flyga inrikes i Sverige – till eller från möten och jobb, på semester eller hem till nära och kära. Lägg där till över 70 000 människor som startar eller landar inom utrikesflyget. Våra anledningar skiftar – men en sak är gemensam, tillgänglighet och flyg skapar jobb och tillväxt.
- Flyget spelar en unik roll i att möjliggöra att hela Sverige kan leva. En väl utvecklad flyginfrastruktur med flygplatser runt om i landet gör det möjligt att etablera företag och verksamheter även utanför storstäderna och förbinder Sverige med övriga världen. Det gör att människor kan komma till och från jobb, att företag kan rekrytera rätt kompetens, att turistnäringen kan växa och att vi kan hälsa på nära och kära. Flyget knyter samman Sverige och bidrar till att de transportpolitiska målen kan nås. Tillgänglighet skapar tillväxt och jobb i hela Sverige.

- Flygnäringen arbetar intensivt med klimatpåverkan. Ny teknik, biobränsle, effektivare flygvägar och lättare material. Vi ser det som självklart att även flyget ska använda biobränslen inom en snar framtid. 1/20 av räntekostnaden för höghastighetsbanorna skulle räcka till att betala den årliga merkostnaden för att försörja flyget mellan våra tre storstäder med biodrivmedel.
- Samtidigt måste vi konstatera att såväl klimatfrågan, som flyget och utsläppen är globala och behöver ses ur ett globalt perspektiv. Sverige står för 1 promille av världens samlade utsläpp. Av den promillen utgör alltså inrikesflyget 0,9 procent och utrikesflyget 4.1 procent. Svenska flygbolag ingår i EU-ETS, den handlande sektorn och till hösten 2016 presenteras ett globalt handelssystem inom FN och ICAO – ett handelssystem för de globala utsläppen.
- Trafikverket behöver bättre integrera flyget och flygplatsernas roll både i infrastrukturpolitiken och den fysiska infrastrukturen. Dels för att kunna hålla budget och ramar – vi kan inte bygga höghastighetståg eller tåg överallt. Vi behöver smart och kostnadseffektiv infrastruktur – och det är flyget. Det handlar om samhällsekonomisk effektivitet. Men vi behöver också integrera fler flygplatser med järnväg, om fler flygplatser får en koppling till järnvägen – gör man det enklare för människor att resa.
- Det har konstaterats att effekten på miljön med en nationell flygskatt skulle bli försumbar men samhällskostnaden mycket stor. Miljöpåverkan är i fokus för hela flygnäringen och den tekniska utvecklingen har gått fort inom flyg. Utsläppen per resenär har gått ned med 70 procent på 40 år. Lösningen är att fortsätta satsningarna på innovation och möjliggöra för produktion av biobränsle i Sverige.
- Ska Sverige ha råd och samtidigt vara samhällsekonomiskt effektivt så behöver vi utgå från Trafikverkets 4-stegsprincip och utveckla samtliga trafikslag. För Sverige behöver mer av allt.

Vänliga hälsningar

Anna Wilson

Generalsekreterare Föreningen Svenskt Flyg