

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Via E-post

Stockholm 2022-03-23

Ref I2021/02082

Yttrande om Remiss av Trafikverkets delrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter och Trafikverkets slutrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter (I2021/02082)

Transportföretagen – Flyg (Svenska Flygbranschen) är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen. Våra medlemsföretag representerar flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamhet samt marktjänster. Bland våra medlemsföretag finns företag (t.ex. icke statliga flygplatser, företag som bedriver ambulansflyg samt andra samhällsviktiga tjänster som skogsbrandsbekämpning) som är direkt berörda av förslagen i rapporterna.

Vi har tagit del av de två rapporterna från Trafikverket som Infrastrukturdepartementet har remitterat.

En sammanfattning av våra synpunkter på remissen:

- Transportföretagen – Flyg välkomnar Trafikverkets förslag om att utse fler flygplatser till beredskapsflygplatser. Vi anser också att ytterligare flygplatser kan bli aktuella som beredskapsflygplatser utifrån samhällets behov både vad gäller vård och säkerhetspolitiska omvärldsförändringar.
- Transportföretagen – Flyg anser att frågan om beredskapsflygplatser varken kan eller bör särskiljas från frågan om de regionala flygplatsernas ekonomiska utsatthet och framtid. Transportföretagen – Flyg har under längre tid efterfrågat den flygplatsöversyn som regeringen aviserade i flygstrategin 2017.¹
- Ersättningsnivåer och förvaltningsteknisk modell för ersättning till beredskapsflygplatserna behöver ytterligare genomlysas för att bättre spegla de faktiska kostnader som är förknippade med flygplatsdrift. Vår ståndpunkt är att det kommersiella flyget inte ska bära kostnaderna för statens åtaganden via undervägsavgifter och flygplatsavgifter. Trafikverkets förslag om en förordning som avser flygplatsernas icke-

¹ <https://www.regeringen.se/informationsmaterial/2017/01/en-svensk-flygstrategi---for-flygets-roll-i-framtidens-transportsystem/>



ekonomiska verksamhet är troligen genomförbar ur ett statsstödsperspektiv men kräver ytterligare analys av Regeringskansliet.

- Ett operativt funktionsansvar bör i första hand bäras av det offentliga, t.ex. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) eller upphandlas av en utpekad myndighet.

Totalförsvarspekter

Trafikverket skriver i slutrapporten att totalförsvarspekterna när det gäller systemet med beredskapsflygplatser inte kunnat klarläggas fullt ut. Vi delar myndighetens uppfattning om sin egen rapport. Vi vill dock påminna Infrastrukturdepartementet om att regeringen i propositionen 2020/21:30 Totalförsvaret 2021–2025 anfört behovet av samordning med flygplatser och hamnar för beredskapen:

”Eftersom flera samhällsviktiga verksamheter inom transportområdet förvaltas och drivs av kommersiella aktörer, som privata och statliga aktiebolag, anser Försvarsberedningen att olika former för samverkan och kravställningar gentemot de privata aktörerna bör analyseras och utvecklas. I detta sammanhang bör även kommunalt ägda flygplatser och hamnar beaktas. Trafikverket, med stöd av övriga myndigheter inom transportsektorn, bör enligt Försvarsberedningen leda arbetet med att utveckla beredskapsförmågan hos de kommersiella aktörerna. Transportmyndigheterna delar i stort Försvarsberedningens bedömning. Regeringen delar Försvarsberedningens och myndigheternas bedömningar och att näringslivet i ökad utsträckning bör inkluderas i totalförsvarsplaneringen.”²

De regionala flygplatsernas ekonomiska utsatthet har också kommenterats av Försvarsmakten i myndighetens remissvar på Trafikverkets inriktningsunderlag.

”Mindre flygplatser har svårt att bära sig ekonomiskt och lägger ner sin verksamhet, men dessa flygplatser kan vara och är av stor betydelse för Försvarsmakten.”³

Sammantaget ger det en bild av att regeringen bör ta ett mer strategiskt grepp om flygplatsfrågan i Sverige än vad som varit möjligt inom ramen för Trafikverkets uppdrag.

Transportföretagen – Flyg ställer sig i princip bakom den värdering Trafikverket gjort om var i landet beredskapsflygplatser behövs men vill samtidigt betona att samhällsberedskapen kan medföra att ytterligare flygplatser bör utses till beredskapsflygplatser.

Säkerhetsläget har tyvärr snabbt försämrats i vår del av världen och vi anser att det är helt rimligt att nu snabbt se över om analysen och slutsatserna i Trafikverkets rapport behöver uppdateras för att matcha utvecklingen.

Utsattheten för luftfarten under coronapandemin och Ukrainakrisen

Utsattheten för regionala flygplatser har blivit väsentligt större under coronapandemin. Exempel på flygplatser som varit föremål för debatt om avveckling är Västerås flygplats och Skövde flygplats. Som en följd av kraftigt minskad flygtrafik har även avgiftsunderskott ackumulerats i

²

<https://www.regeringen.se/4a965d/globalassets/regeringen/dokument/forsvarsdepartementet/forsvarsproposition-2021-2025/totalforsvaret-2021-2025-prop.-20202130.pdf>

³ <https://www.regeringen.se/49023e/contentassets/f102520f0d7f48f184110d045a7bac6b/forsvarsmakten.pdf>



luftfartens avgiftssystem. Konsekvenserna finns väl beskrivna i en rapport av Transportstyrelsen.⁴

Vår bild är att samhällets behov av beredskap och ambulansflygningar har ökat under coronapandemin samtidigt som det kommersiella flyget minskat kraftigt. Sänkta kostnader för flygplatsdrift som exemplet med Eskilstuna flygplats visar är lovande men på kort sikt krävs ökat statligt åtagande för landets flyginfrastruktur. Den nya luftfarten med t.ex. drönare och eVTOLs kommer med stor sannolikhet att innehålla nya element av samhällsviktiga lufttransporter och att det kommer att påverka hur Sverige behöver hantera beredskapsflygplatser eftersom behovet av flygplatser och antalet transporter väntas öka.

Ukrainakrisen har bland annat bidragit till snabbt ökade bränslepriser, även för flyget. Följande bild från IATA 23 mars beskriver prisökningen⁵:

Fuel Price Analysis
The jet fuel price ended last week up 5.6% at \$140.3/bbl:

18 March 2022	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000 = 100	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs. 1 yr ago
Jet Fuel Price	100%	333.94	140.26	1107.56	383.40	5.6%	31.0%	108.7%
Asia & Oceania	22%	305.80	128.44	1014.66	366.97	4.2%	24.0%	97.7%
Europe & CIS	28%	342.85	144.00	1136.13	387.97	5.6%	33.8%	115.6%
Middle East & Africa	7%	315.49	132.51	1046.23	395.70	5.5%	27.7%	106.3%
North America	39%	346.37	145.48	1149.26	386.75	6.5%	33.8%	110.4%
Latin & Central America	4%	336.11	141.17	1115.23	391.05	2.6%	25.5%	103.4%

Impact of jet fuel price developments on 2022's industry total fuel bill

Jet fuel price average for 2022 (year to date)	\$115/bbl
Impact on 2022 fuel bill	\$86.3 billion

I vår del av världen har alltså priset för flygbränsle stigit med i genomsnitt 115,6% på ett år, och med 33,8% på bara en månad. Det krävs ingen specialkompetens för att förstå att denna extrema kostnadsutveckling kommer att påverka flygets ekonomi ytterligare och kan få till följd att biljettpriser måste höjas och flygets redan tajta marginaler krymps ihop ännu mer. Exakt hur detta påverkar trafiken på flygplatserna vet vi inte än men det är rimligt att anta att kostnadshöjningarna kommer att påverka resandet och därigenom försämra kostnadstäckningen för infrastrukturen.

⁴ <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2021/hogre-avgifter-kan-ge-dyrare-flygresor/>

⁵ <https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>



Till dessa konstateranden ska kostnaderna för flygets klimatomställning läggas till. Genom den svenska flygskatten och ökad svensk plikt att blanda in hållbara flygbränslen samt EU lagstiftning på området inom ramen för Fit for 55 som också kommer driva upp totala kostnadsbilden för flyget ytterligare. Ingen vet var vi kommer att landa men vi vet med säkerhet att flyget kommer bli dyrare och att det kan komma att påverka förutsättningarna för tillgängligheten i landet.

Sammantaget gör detta att Transportföretagen – Flyg efterfrågar dels ökade driftsbidrag till regionala flygplatser (i likhet med det tillfälliga krisstödet 2020⁶), dels en åtgärdsplan för att hantera underskotten i avgiftssystemen, dels en risk- och konsekvensanalys hur kostnadsökningarna för flyget kan komma att påverka svensk flygmarknad och tillgängligheten med flyg i Sverige på sikt.

Ersättning till beredskapsflygplatser

Trafikverket medger i slutrapporten att frågan om finansieringen av beredskapshållande och en modell för detta är både svårutredd och juridiskt komplex givet flygplatsernas diametralt olika förutsättningar. Dessutom behöver hänsyn tas till EU:s statsstödsregelverk. Likväl är det mycket angeläget att regeringen tar frågan om de regionala flygplatsernas framtid på största allvar. Vi delar rapportens slutsats om att Sveriges diversifierade ägarbild i kombination med flygplatsernas olika förutsättningar innebär en del utmaningar. En del flygplatser har en betydande kommersiell linjetrafik medan andra saknar denna intäkt.

Transportföretagen – Flyg delar även Trafikverkets uppfattning att fleråriga avtal vore att föredra före dagens ordning med ettåriga överenskommelser.

Skulle regeringen i enlighet med Trafikverkets förslag om stödordning utifrån icke-ekonomisk verksamhet besluta om en förordning så delar vi myndighetens bedömning att flygplatserna har andra kostnader än enbart personalkostnader. Vi menar att det därför bör finnas utrymme att utöka ersättningen.

Transportföretagen – Flyg står till Infrastrukturdepartementets förfogande för förtydliganden och fortsatt dialog.

Med vänliga hälsningar,

Transportföretagen – Flyg

[signatur]

Fredrik Kämpfe, branschchef

⁶ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/06/tillfalligt-krisstod-till-kommuner-for-drift-av-regionala-flygplatser/>

