



Stockholm 2022.05.16

Infrastrukturdepartementet
Via epost
Referens: I2022/00206

SAS Remissvar till: Transportstyrelsens redovisning av regeringens uppdrag om att analysera och lämna förslag om trängselavgifter inom den svenska luftfarten (I2022/00206)

SAS bedriver idag flygtrafik på 13 flygplatser i Sverige, varav den största delen av trafiken utgår från Arlanda. SAS har under en normal dag cirka 250 avgångar till/från och inom Sverige samt står för drygt 30 procent av Sveriges flygkapacitet

Sammanfattning

- SAS utgångspunkt är att Sverige ska följa ICAO:s riktlinjer för flygplatsavgifter för att säkra transparens och konkurrensneutralitet
- SAS anser att flyget behöver ett ändamålsenligt avgiftssystem som bibehåller konkurrenskraft på lika villkor, särskilt i efterdyningarna av pandemin
- SAS anser att regeringen och flygbranschen tillsammans bör utvärdera de redan införda styrmedlen (flygskatt, reduktionsplikt, miljödifferentierade avgifter) innan ytterligare styrmedel kan övervägas
- SAS avstyrker att differentierade start- och landningsavgifter (trängselavgifter) införs enligt det framlagda förslaget

Flygets avgifter och nuvarande reglering

Flygbolagen betalar idag för infrastrukturen på Swedavias flygplatser och SAS betalar årligen cirka 1,5 miljarder kronor i infrastrukturavgifter. Infrastrukturen för flyget är huvudsakligen användarfinansierad till skillnad från väg- och järnvägsinfrastruktur som i hög grad finansieras av skattemedel genom anslag.

En flygplatsavgift, enligt ICAO:s riktlinjer, är en avgift som är utformad för att täcka kostnaderna för tillhandahållandet av faciliteter och tjänster för civil luftfart. Avgifterna ska därmed vara kostnadsrelaterade i motsats till exempelvis flygskatten.

Dessa principer som är internationella är viktiga för att vi som flygbolag inte ska överdebiteras för de tjänster vi nyttjar på enskilda flygplatser samt för att skapa transparens avseende avgiftssättning.

Med en fortsatt pågående pandemi i stora delar av världen och de många utmaningar som uppstarten av flygets verksamhet har medfört är det viktigt att inte ytterligare komplicera flygets avgiftssystem då det skulle riskera att försvåra för den svenska flygmarknadens återstart.

SAS anser att införandet av trängselavgifter skulle medföra ökad detaljreglering av utformningen av flygets avgifter vilket SAS anser skulle riskera att underminera syftet med den lagstiftning som finns i lagen om flygplatsavgifter och EU:s avgiftsdirektiv.

Förslagets syfte, utformning och konsekvenser

SAS bedriver idag trafik inom följande segment: inrikes-, intraskandinavisk- och utrikes-/interkontinentaltrafik. Trafiken bedrivs genom en så kallad nätverksmodell med Arlanda, som en av tre skandinaviska hubbar.

Vår trafik utgår från den marknad vi agerar på och trafiken planeras på de tider som våra passagerare önskar resa på. Schemaläggningen av trafiken har även våra slottar att ta hänsyn till, inte minst när det gäller trafik till/från de stora hubbarna i Europa och USA. För dessa linjer är möjligheterna att flytta på avgångstiderna extremt begränsade då det skulle resultera i att SAS förlorar sina slottar. Utöver det har SAS ett antal flygningar i vårt inrikesnät som utgår från att samhällsviktiga transporter av exempelvis sjukvårdsprover behöver ankomma/avgå under särskilda tider.

En stor del av SAS passagerare använder idag Arlanda som transferpunkt. Detta gäller bland annat inrikesresor mellan norra och södra Sverige. Dessa avgångar är extra beroende av en särskild tidtabell för att möjliggöra resor över hela Sverige samma dag. Införandet av trängselavgifter skulle vara ett hårt slag mot den här typen av trafik som är helt beroende av att kunna innehålla avgångar under hela dagen. Om avgångar i "peak

tid” på grund av ökade kostnader tas bort är det stor risk att hela linjen läggs ned då övriga avgångar inte bär sig utan dessa.

Sammantaget ser SAS därför små möjligheter när det gäller att flytta trafik utanför den så kallade ”peak tiden” och vi menar att förslaget riskerar att missa målet med att frigöra kapacitet. Därtill kommer möjligheten att införandet av trängselavgifter resulterar i avgiftssänkningar för trafiken utanför de aktuella tidsramarna vilket skulle kunna leda till att så kallade ”point to point bolag” istället ser möjlighet för att öka kapaciteten. Initialt skulle därför förslaget kunna öka både trängseln och den totala mängden flygningar.

I uppdraget som gavs från regeringen framförs att införandet av trängselavgifter syftar till att uppnå minskad klimatpåverkan från flyget och ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande gällande flygplatsinfrastrukturen. Samtidigt dras paralleller till de system som finns för reglering av trafiken på väg/järnväg.

SAS ifrågasätter den beskrivning som görs både gällande trängseln som sådan på våra flygplatser och jämförelsen med väg/järnväg.

Flygets kapacitet på Arlanda regleras idag av slottsystemet. På samma sätt finns det regleringar för trafiken i luftrummet. Detta är system som flygbolagen dessutom själva betalar för. Liknelsen med väg/järnväg är därför inte applicerbar.

Slutsats

SAS utgångspunkt är att flygplatsavgifterna bör sättas utifrån de riktlinjer som tagits fram av ICAO och att detaljreglering av fastställandet av avgifterna bör undvikas. Detta för att säkerställa konkurrensneutralitet och transparens inom avgiftssystemet.

SAS konstaterar att regeringen de senaste åren infört en rad nya styrmedel som påverkar det svenska flyget och kostnaderna för att flyga till/från och inom Sverige. Senast i januari 2022 infördes krav om avgiftsdifferentiering kopplat till miljöpåverkan. Samtidigt pågår arbete inom EU som innebär att det inom kort kan väntas komma förslag på ett flertal EU-gemensamma styrmedel riktade mot flyget.

SAS anser att de befintliga styrmedlen bör utvärderas innan ytterligare styrmedel införs. Görs inte detta ser vi en stor risk för att de övergripande villkoren för det svenska flyget blir ohållbara och att Sveriges möjligheter att bibehålla trafik och konkurrera om framtida trafik försämras.

SAS ser inte att förslaget kommer att medföra ett bättre nyttjande av kapaciteten utan snarare uppmuntra flygbolag att gå in med ny kapacitet utanför ”peak tiderna”.

SAS avstyrker därför att differentierade start- och landningsavgifter införs på Arlanda enligt det framlagda förslaget

SAS står till förfogande för fortsatt dialog och eventuella tydliggöranden.

Med vänlig hälsning,

Rikard Steinholtz
Head of Public Affairs & Infrastructure Sweden
SAS