



Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
Kopia: Transportstyrelsen

Via E-post

Ref: I2020/01875/TM

Stockholm 2020-11-30

Yttrande till Infrastrukturdepartementet på remiss av Transportstyrelsens redovisning av regeringens uppdrag om miljöstyrande start- och landningsavgifter

SAS roll i Sverige och effekterna av pandemin

SAS bedriver idag flygtrafik på 13 flygplatser i Sverige och har under en normal dag cirka 250 avgångar. 2019 stod SAS för drygt 30 procent av flygkapaciteten till och från samt inom Sverige.

Flyget påverkades i ett mycket tidigt skede av spridningen av covid-19 och redan i februari ställde SAS in samtliga flyg till Kina. Sedan pandemin slog till med full kraft i mars har det påverkat hela vårt linjenät och SAS trafik gått ned med över 60 procent så här långt jämfört med 2019. Fortfarande ser vi inga tecken på en återhämtning i närtid.

Konkret innebär det SAS har tvingats genomföra omfattande besparingar där 40 procent av våra anställda har fått lämna företaget samt en re-kapitalisering. SAS strategi och målsättning att vara Skandinaviens ledande flygbolag och erbjuda god tillgänglighet till och från samt inom Sverige ligger dock fast.

Nuvarande avgiftssystem och principer

Den pågående pandemin kommer att föranleda mycket stora kostnadsmässiga utmaningar och generera stora underskott i befintliga avgiftssystemen som behöver hanteras kommande år. Utmaningar där vi som flygbolag riskerar att behöva kompensera för de stora intäktsbortfall som nu drabbar flygtrafikledning, flygplatser och myndigheter (t.ex. gemensamt avgiftsutjämnningssystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage, GAS)

Scandinavian Airlines System Denmark Norway Sweden

A STAR ALLIANCE MEMBER 

Det är därför viktigt att ytterligare element i avgiftssystemet är välavvägda, transparenta samt att det görs en konsekvensanalys av effekterna för olika flygbolag och transportsegment som trafikerar flygplatserna ifråga. Tillgänglighetsaspekten behöver belysas.

Det är också viktigt att beakta konsekvenser av tidsplanen för eventuella förändringar i nuvarande system. Med en fortsatt pågående pandemi som med all sannolikhet sträcker sig in i 2022 är det viktigt att inte försvåra för flyget på kort sikt under den avgörande återhämtningsfasen.

I Transportstyrelsens redovisning framgår det tydligt att 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.

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

SAS delar Transportstyrelsens ståndpunkt att den här typen av skatter och pålagor i första hand bör drivas på EU-nivå för att undvika snedvriden konkurrens och ett lapptäcke av olika tillämpning i olika länder.

Redan i dag ingår miljörelaterade avgifter på alla Swedavias flygplatser genom emissionsavgiften och flygplatsavgifterna som helhet bidrar till att finansiera Swedavias olika insatser för att minska flygplatsernas klimatpåverkan. Detta hanteras inom ramen för Swedavias årliga konsultation med flygplatsanvändarna.

Transportstyrelsen anger även i sin redovisning att: *"De faktiska effekterna på klimatet av en sådan här komplettering av förordningen är svår att bedöma, men det ger ett signalvärde om miljöns betydelse"*.

SAS är ett skandinaviskt flygbolag som opererar i Sverige, Norge och Danmark samt till ytterligare över 100 destinationer i Europa, Asien och USA. SAS målsättning är att vara en global ledare inom hållbar flygverksamhet. Den pågående omställningen till ett hållbart resande är därför helt avgörande för vår framtid och vi är beroende av att de

styrmedel som införs också ger resultat och inte snedvrider konkurrensen eller missar målet med att skapa incitament för ökad omställning.

Flygets omställning en ödesfråga för SAS

SAS har under de senaste åren genomfört omfattande investeringar i vår flygplansflotta samtidigt som vi fasat ut de äldre och mindre bränsleeffektiva flygplanen. Med anledning av pandemin har utfasningen kunnat tidigareläggas vilket gör att vi från 2021/2022 kommer att kunna nyttja en av Europas mest moderna flygplansflottor vilken i huvudsak kommer bestå av Airbus A320neo. Utöver själva flygplansmodellen så har SAS redan tidigare gjort aktiva tillval i form av mer bränsleeffektiva motorer vilket gjort att vår bränsleförbrukning blivit betydligt lägre än snittet för flygplansmodellen ifråga och det är därför inte hållbart att endast differentiera avgifter baserat på flygplansmodell.

Vi vill också poängtera att inrikestrafiken i Sverige fortsatt kommer vara beroende av storleksmässigt mindre flygplansmodeller (t.ex. ATR 72 och CRJ 900) för att möjliggöra en bärkraftig flygtrafik till många små- och medelstora orter i landet. Vi ser därför en potentiell risk med att en allt för stor differentiering enbart knuten till flygplanstyp skulle kunna få allvarliga konsekvenser för delar av den svenska inrikestrafiken.

Vid sidan av förnyelsen av vår flygplansflotta arbetar SAS aktivt med att öka inblandningen av förnybara flygbränslen. Incitament för ökad användning samt produktionen av dessa bränslen menar vi kommer ha större klimatpåverkan än ren avgiftsdifferentiering. Samtliga SAS flygplan kan i dag flyga med inblandning av förnybart bränsle och ökad tillgång samt konkurrenskraftiga bränslepriser kommer att bli helt avgörande kommande år. En väl avvägd reduktionsplikt som regeringen planerar att införa 2021 kommer att bli ett viktigt styrmedel.

I Januariavtalet anges även att: *”En hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament”*. SAS ser fram emot att få klarhet i hur regeringen och samarbetspartierna avser att gå vidare med detta.

Sammanfattning

- SAS utgångspunkt är att Sverige ska följa ICAO:s riktlinjer för flygplatsavgifter för att säkra transparens och konkurrensneutralitet.
- SAS är ett skandinaviskt företag med tre länder som sin hemmamarknad och tre flygplatser som huvudsakliga nav i Köpenhamn, Stockholm och Oslo.
- SAS anser att flyget behöver ett ändamålsenligt avgiftssystem som bibehåller konkurrenskraft på lika villkor, särskilt i efterdyningarna av pandemin, samt gör det möjligt för oss att nå våra hållbarhetsmål.
- SAS har under de senaste åren aktivt arbetat med att förnya vår flygplansflotta och tillsammans med våra flygplatser effektivisera vår operation för att minska klimatpåverkan.
- SAS har med anledningen av pandemin ökat takten gällande utfasningen av våra äldre flygplan vilket gör att vi från 2022 kommer ha en av Europas mest moderna flygplansflottor.
- SAS delar Transportstyrelsens bedömning att frågan i första hand bör drivas på EU-nivå, för att undvika snedvridning i konkurrensen.
- Vid ett eventuellt införande av krav på differentiering av avgifterna delar SAS Transportstyrelsens bedömning att ett system med ökad klimatudifferentiering av flygplatsavgifterna bör införas genom att komplettera förordning (2011:867) om flygplatsavgifter och ålägga ledningsenheten för en flygplats att klimatudifferentiera avgifterna i samråd med flygplatsanvändarna.
- SAS avstyrker att differentierade start- och landningsavgifter införs på fler flygplatser än Arlanda och Landvetter.
- SAS bedömer mot bakgrund av ovan att nya differentierade start- och landningsavgifter tidigast kan tillämpas 2022/2023.

Avslutning

SAS välkomnar välavvägda förslag som ger incitament till de flygbolag och övriga aktörer inom branschen som går före i arbetet med att ställa om vår verksamhet. Vår bedömning är att Sverige har förutsättningar att fortsätta vara ett föregångsland gällande flygets omställning men att detta kräver att de åtgärder som införs ger resultat och att de samlade villkoren/kostnaderna för det svenska flyget inte blir för högt i förhållande till internationell standard.

Då Transportstyrelsen i sin redovisning inte går in på hur differentieringen ska läggas upp och vilka parametrar den ska utgå från är det svårt att avgöra den exakta effekten för oss som flygbolag och på vårt pågående omställningsarbete. Det kan dock inte uteslutas att förslaget får långtgående konsekvenser för hur flygplatsavgifterna sätts vilket riskerar att strida mot ICAO:s principer.

Avslutningsvis vill SAS rikta ett tack till Transportstyrelsen för möjlighet till dialog under arbetet med utredningen.

SAS står till förfogande för fortsatt dialog och eventuella tydliggöranden.

Med vänlig hälsning,

Rikard Steinholtz
Head of Public Affairs & Infrastructure Sweden
SAS