



Regeringskansliet
Justitiedepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar runt betänkandet SOU 2017:58 Amerikansk inresekontroll vid utresa från Sverige (Diarienummer Ju2017/05764/BIRS).

SAS har för närvarande runt 70 flygningar/vecka till och från USA, varav drygt 20 från Stockholm. SAS' kunder är således de potentiellt sett största användarna av en eventuell pre-clearance anläggning.

SAS har tagit del av ovanstående betänkande och önskar delge Departementet följande synpunkter.

Vi avstår från att kommentera de rent juridiska aspekterna i Utredningen. Vi vill i stället koncentrera oss på ett antal praktiska och ekonomiska frågor som berörs, samt också peka på den allvarliga politiska målkonflikt som skapats av Regeringen genom förslaget om att införa en flygskatt i Sverige.

Flygskatt

Regeringen har för avsikt att föreslå en flygskatt, som innebär en merkostnad på 250 SEK för alla avresande passagerare till USA från 1 april, 2018. Förslaget har kritiserats bl.a. av den amerikanska administrationen eftersom det anses kunna hota införandet av US Pre-clearance. SAS delar den uppfattningen.

Utredningen säger på sid. 114/115 att projektet skall stimulera till fler direktlinjer från Stockholm till USA. Samtidigt vill Regeringen genom sitt förslag till flygskatt minska resandet. Det är en helt omöjlig ekvation.

SAS föreslår att Regeringen avstår från att lägga en proposition om Pre-clearance intill dess att förslaget om flygskatt dras tillbaka. De ökade kostnader som Pre-clearance genererar i sig själv, tillsammans med flygskatten gör att Stockholm/Arlandas konkurrenskraft kommer att försvagas, och varken SAS eller andra flygbolag kommer att vilja eller kunna satsa på nya direktlinjer med dessa försämrade förutsättningar.



Ekonomiska aspekter

Vi har förstått att projektet förutsätter närmare en halv miljard i investeringar på Arlanda, samt att den årliga driftskostnaden uppgår till runt 40 MSEK.

Utöver detta noterar vi (sid 30-31 samt sid 351 i utredningen) att kostnaderna för den särskilda säkerhetskontrollen som krävs av TSA, uppgår till mellan 61-65 kronor per passagerare, en avgift som det förutsätts skall tas ut av flygbolagen (och överförs till de kunder som använder anläggningen).

Summan av dessa kostnader gör projektet prohibitivt, framför allt när vi i tillägg till dessa förutsätts belasta våra kunder med en flygskatt (se ovan).

Utredningen ger dock utrymme för att Swedavia helt eller delvis kan låta kostnaden för den särskilda säkerhetskontrollen stanna på bolaget, eventuellt genom en justering av bolagets ekonomiska mål. (sid 414)

Vi anser att det är en rimlig inriktning, eftersom projektet har initierats av Swedavia och inte av berörda flygbolag.

Vi noterar vidare, på sid 360 i utredningen att finansiering av CBP (Customs and Border Protection) enligt avtalet med USA ej skall överskrida 50 % av de totala kostnaderna för inresekontrollen. Det förefaller generöst och nästan som ett "carte blanche" och rimligheten i detta måste ifrågasättas.

Praktiska frågor

I stycket *Pre-clearance i praktiken* på sid. 17 i utredningen noteras att passagerare som reser från Dublin uppmanas att infinna sig för inresekontroll senast 45 minuter före avgång. Det är korrekt. Men det är också viktigt att påpeka att Aer Lingus och amerikanska flygbolag som trafikerar Dublin, uppmanar sina kunder att vara på flygplatsen 3 timmar före avgång för att nå att passera samtliga steg i processen innan resan.

Det innebär också att resenärer som kommer från andra platser i Sverige får en mycket lång anslutningstid på Arlanda, som i värsta fall kan betyda att man måste resa till Arlanda dagen innan. Förslaget har ett ensidigt Stockholmsperspektiv.

Förslaget innebär de-facto att vi flyttar väntetid från den amerikanska inreseflygplatsen till avreseflygplatsen.

Det bör noteras att DHS/CBP under de senaste åren genomfört avsevärda förbättringar i inresekontrollerna i USA, bland annat genom ökad automatisering, vilket medfört att våra kunder har betydligt kortare väntetider vid inresa idag än vad som tidigare varit



fallet. CBP har nyligen också lanserat en APP för inresande amerikanska och kanadensiska medborgare. Detta kan komma att utökas till fler nationaliteter.

I stycke 16.5 understryks vikten av samarbete mellan olika aktörer för att den amerikanska inresekontrollen skall fungera väl. Vi saknar här en analys av de samarbetsformer som krävs med berörda flygbolag för att systemet skall fungera.

Även i stycke 19.5.2. berörs effekterna för flygbolagen mycket summariskt, trots att förslaget kommer att beröra samtliga våra kunder som reser från Sverige till USA. En effekt vi har identifierat i detta sammanhang är att systemet ger en konkurrensfördel till amerikanska flygbolag som kan använda sina inrikesterminaler i USA för ankommande och framför allt anslutande passagerare. Det är inte en möjlighet SAS har en självklar tillgång till.

Det är möjligt att dessa aspekter inte har varit utredningens uppdrag, och därför har vi i särskild ordning haft kontakter med Swedavia i sådana frågor.

Slutsatser

Som nämnts ovan, har SAS inga synpunkter på utredningens juridiska analys. Men vi konstaterar att förslaget om pre-clearance syftar till att lösa ett begränsat problem, till en mycket hög kostnad, med högst teoretiska argument och som kommer att skapa stora operationella utmaningar.

Vi har givetvis förståelse för att Utredningen måste belysa konsekvenserna av det avtal man ingått med USA i frågan, men att införa pre-clearance så länge hotet om en flygskatt föreligger, ger ingen mening.

Stockholm, 21 september, 2017

Med vänlig hälsning,

Hans Ollongren
Head of Public & Regulatory Affairs and Alliances
Scandinavian Airlines Denmark-Norway-Sweden