



Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
Via e-post
i.remissvar@regeringskansliet.se
Cc.ivian.paulino.lorenzo@regeringskansliet.se

Stockholm 2021-11-04

Ref. 12021/02312

Yttrande från Scandinavian Airlines System (SAS) gällande promemoria om klimatdeklarationer

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.

Härmed avger SAS sitt yttrande över promemorian med tillhörande författningsförslag.

Sammanfattning

SAS välkomnar regeringens ambitioner om att verka för att en transparent redovisning av utsläppen från transporter görs tillgänglig för konsumenterna. Detta är något som bland andra flygbranschen själva verkat för i våra kontinuerliga redovisningar av vår verksamhet, dels via den sedan 1996 årligen verifierade hållbarhetsredovisningen och vi den statistik som vi sedan 15 år tillgängliggjort till olika kundgrupper, bland annat via våra egna webbsidor

SAS anser dock att det framlagda förslaget om obligatoriska klimatdeklarationer för flyget inte bidrar till att uppnå en transparent redovisning och vill här lyfta fram följande:

- SAS anser att förslaget allvarligt riskerar att snedvrیدا konkurrensen mellan trafikslag och enskilda flygbolag
- SAS anser att förslaget riskerar att medföra omfattande administration hos flygbolagen samtidigt som det saknas rimliga förutsättningar för att säkerställa att samtliga försäljningsled tillhandahåller informationen från flygbolaget. Vare sig passageraren ska från Göteborg till Nya Zeeland eller från Malmö till Visby ska en klimatdeklaration tillhandahållas.
- SAS anser att förslaget i sin nuvarande utformning inte kommer bidra till att uppnå målet om ökad transparens och bättre konsumentupplysning
- SAS ifrågasätter om förslaget är förenligt med EU-rätten
- Slutligen anser SAS att ett EU-övergripande system med klimatdeklarationer för samtliga transportslag är att föredra framför nationell lagstiftning

Med bakgrund av detta och vad som anges nedan avstyrker SAS förslaget och uppmanar regeringen att istället fortsätta det EU-gemensamma arbetet för ett transportövergripande system för redovisning av klimatpåverkan från persontransporter.

Bakgrund och målsättning med lagstiftningen

Som anges i den bakomliggande rapporten som tagits fram av Trafikanalys ska Klimatdeklarationerna möjliggöra för jämförelser inom och mellan trafikslag vilket förväntas ge incitament för företag att förbättra sin klimatprestanda i förhållande till konkurrenter inom samma trafikslag och konkurrerande företag inom andra trafikslag.

SAS ifrågasätter med bakgrund av detta valet av att endast införa en obligatorisk klimatdeklaration för flyget då detta i ett första steg omöjliggör en övergripande jämförelse med övriga transportslag.

Inom flygbranschen görs regelbundet omdisponeringar och förändringar i trafikprogram som väldigt ofta påtagligt ändrar förutsättningarna för de flygningar som genomförs framgent. Dessutom sker ofta betydande förändringar i efterfrågan. Det är därför inte rimligt att låta flygbolagen ärva sin prestanda i ett historiskt rullande 12 månaders perspektiv. Det ger intet incitament till kontinuerlig förbättring.

Vidare anser SAS att den föreslagna schablonberäkningen alvarligt riskerar att snedvrída konkurrensen till fördel för bolag utan historisk data på den aktuella linjen då dessa med en schablon skulle potentiellt kunna uppnå ett lägre utsläpp jämfört med befintliga bolag.

När det gäller förslaget effekt på de faktiska utsläppen svarar inte utredningen på hur stor effekten beräknas bli. I utredningen som förelåg den nyligen införda lagstiftningen kring miljödifferenterade flygplatsavgifter pekade Transportstyrelsen på motsvarande svårighet att uppskatta effekten av förslaget. Detta menar vi tydliggör att lagstiftning av den här typen i första hand inte kan anses ha en direkt koppling till faktiska utsläpp.

Konkurrenslagstiftning och praktisk tillämpning

Artikel 101 TFEU förbjuder avtal som har till syfte eller effekt att på ett märkbart snett snedvrída eller begränsa konkurrensen. Företag träffas också av artikel 101 om nationell lag uppmuntrar eller underlättar för dem att ägna sig åt ett konkurrensbegränsande agerande.

Mot den bakgrunden kan först konstateras att den nu föreslagna lagstiftningen synes närmast förutsätta att företag delar affärshemligheter med varandra. Effekten av lagen är konkurrensbegränsande och kommer göra den ytterst svår att tillämpa. Detta av följande skäl. Lagen förutsätter att transportörens faktiska förbrukning av drivmedel och antalet transporterade passagerare, för den specifika resan, används för att beräkna klimatpåverkan för den resan. Eftersom deklarationen måste lämnas innan den faktiska resan genomförs måste historiska uppgifter användas, t ex medelvärden avseende de förhållanden som varit gällande på resrutten i fråga över längre tid, t ex senaste året.

Kabinfaktorer på enskilda rutter är affärshemligheter. Kabinfaktorer rapporteras endast på aggregerad nivå i samband med att kvartalsrapporter lämnas. Genom kravet på klimatdeklarationer kommer dels flygbolag kunna räkna ut varandras kabinfaktorer på enskilda rutter (något som i sig påverkar konkurrensen eftersom det undanröjer marknadsosäkerhet och helt enkelt kan få flygbolag att avstå från att starta konkurrerande trafik), dels innebär att flygbolag som flyger så kallad parallell codeshare kommer att behöva dela kabinfaktorsuppgifter med varandra på de rutter där man konkurrerar.

Som förslaget är utformat innebär det också att flygbolag som arbetar med nätverkstrafik sannolikt kommer ha sämre klimatdeklarationer än flygbolag som endast flyger så kallad point-to-point-trafik. Detta eftersom nätverksbolag också täcker områden där passagerarunderlaget är sämre, vilket kan ha betydelse för kabinfaktorerna. Passagerare som bor i stora städer gör ur ett klimatdeklarationsperspektiv ett mindre avtryck än passagerare som bor i städer där flyget är mer nödvändigt för goda förbindelser med omvärlden.

Utöver detta kommer återförsäljare, agenter, att ha tillgång till samtliga flygbolags kabinfaktorer eftersom det är återförsäljarna som måste lämna deklARATIONERNA. För ett flygbolag som också driver agentverksamhet (t ex Finnair och Emirates) innebär det betydande insyn i konkurrenternas kabinfaktorer på enskilda rutter. I det sammanhanget uppkommer frågan vilken kabinfaktor som ska användas på nyöppnade rutter samt rutter där ett flygbolag bestämmer sig för att konkurrera och egna underlag saknas.

SAS finner det anmärkningsvärt att förslaget helt bortser vilken effekt som gemenskapens konkurrensrätt kan ha på den föreslagna lagstiftningen i ljuset av att deklARATIONERNA ska ske med hög precision baserat på flygbolagens kabinfaktorer på enskilda rutter. Det kan ifrågasättas om den nuvarande förslaget överhuvudtaget är förenligt med EU-fördraget i dessa delar.

När det gäller den praktiska tillämpningen utgår SAS från att lagstiftningen endast kan tillämpas på hemsidor/försäljningskanaler som faller under svensk jurisdiktion, därmed ser vi en betydande risk för att gråzoner uppstår där det blir svårt att avgöra huruvida olika kanaler ska inkluderas eller ej.

Därutöver kan noteras följande. Genom sitt medlemskap i Star Alliance har SAS möjlighet att transportera passagerare från Sverige till nästan vilket land som helst i världen. Om kravet på klimatdeklaration omfattar samtliga resor som kan köpas från Sverige innebär det en enorm arbetsinsats för att samla klimatdeklarationer från samtliga övriga flygbolag som är inblandade i att transportera en passagerare från Sverige. En passagerare kan t ex flyga Kiruna-Arlanda-Köpenhamn-Bangkok-Sydney-Alice Springs och en annan passagerare ska flyga Kiruna-Arlanda-Köpenhamn-Tokyo-Okinawa t/r. Dessa båda passagerare ska ha varsin klimatdeklaration för hela resan och SAS ska då hos efterfråga

kabinfaktorer för t ex japansk respektive australiensisk inrikestrafik som sedan ska redovisas för kunden. Med 40 miljoner avresande passagerare från Svenska flygplatser 2019 fördelade på nästan 1000 slutdestinationer blir det fråga om ett oändligt antal olika deklARATIONER som flygbolagen och agenterna ska hålla reda på.

Naturvårdsverket ska sedan bestämma i vilken utsträckning som schabloner kan användas. Det säger sig självt att detta kommer skapa en betydande administration samt överklaganden hos förvaltningsdomstol kring schablonanvändningen. Det kan befaras att konkurrensnedvridningar kan uppstå om vissa bolag av Naturvårdsverket medges använda sig av schabloner medan konkurrerande bolag inte tillåts använda sig av schabloner.

Slutsats

SAS har sedan många år bedrivit ett aktivt arbete med att minska våra utsläpp och ställa om vår verksamhet med syfte att kunna erbjuda kontinuerligt mer hållbara resor med flyg. En del i det arbetet handlar om att redovisa våra utsläpp för våra kunder och myndigheter. SAS har under flera år erbjudit passagerarna att själva räkna ut utsläppet från sin resa via vår utsläppskalkylator som finns tillgänglig på SAS hemsida. Utöver det utkommer SAS årligen med vår hållbarhetsredovisning där utsläppen för hela det föregående året kan brytas ned.

SAS ser positivt på att det inom EU och globalt pågår initiativ som dels syftar till att minska flygets och transportnäringens utsläpp dels skapa ett konkurrensneutralt gemensamt regelverk på området.

Tre initiativ som är värda att nämna i det här sammanhanget är:

- EASA:s "Environmental Label"
- IATA:s branschövergripande system för beräkning av flygets utsläpp
- EU "Count emission EU"

Att införa nationell lagstiftning med krav på klimatdeklaration för flygresor är att ta ett steg bort från de gemensamma EU-diskussionerna och riskerar att skapa ett lapptäcke av nationella regler inom EU och globalt.

I övrigt ställer sig SAS bakom de remissvar som inkommit från Transportföretagen och IATA.

SAS står till förfogande för fortsatt dialog och eventuella tydliggöranden.

Rikard Steinholtz
Head of Public Affairs & Infrastructure Sweden
SAS