



2023.05.23

Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

ref:

LI2023/01786

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 200 avgångar till/från och inom Sverige samt står för drygt 30 procent av Sveriges flygkapacitet.

SAS avger härmed vårt remissvar avseende utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet(Ds 2023:3),

SAS synpunkter i korthet

- SAS välkomnar utredningens förslag om ett ökat statligt ansvarstagande för det svenska flygets infrastruktur.
- SAS välkomnar utredningens förslag om en ny strategi för luftfarten och att luftfartens del i nationell plan bör tydliggöras
- SAS anser att beslut om eventuella förändringar i basutbudet och utökning av ersättning till beredskapsflygpaltser bör tas så snart som möjligt. Detta för att undvika en situation där infrastrukturen blir lidande i avvaktan på ett beslut.
- SAS anser att de finansiella effekterna av ett utökat basutbud tillsammans med kvarvarande pandemiunderskott inom flygets avgiftssystem riskerar att leda till kraftigt ökade kostnader för det svenska flyget. För att möjliggöra fortsatt utveckling av de svenska flygplatserna och Arlanda behöver staten vara med och ta ansvar för dessa kostnader.
- SAS ställer sig positiva till inrättandet av en nationell plan för fossilfritt flygbränsle då Sverige idag saknar reella verktyg för att stimulera lokal produktion av hållbara flygbränslen.

- Slutligen anser SAS att utredningen behöver ses som en del av den tidigare Arlandautredningen och att besked om Arlandas framtid krävs för att möjliggöra en utveckling av hela det svenska flygplatssystemet.

En strategi för hela det svenska flyget och dess infrastruktur

Sverige är ett avlångt land i Europas utkant som är beroende av snabba, effektiva transporter för att Sverige ska hänga ihop och för att säkra viktiga kontakter med omvärlden.

Idag bekostas merparten av flygets infrastruktur genom användaravgifter från flygbolagen och övriga flygplatsanvändare. Detta är en ordning som i stort fungerat väl men som omkullkastats av den pandemi som än idag påverkar flyget och de system som hanterar finansieringen av flygets infrastruktur.

Pandemin har resulterat i omfattande underskott inom såväl de regionala flygplatserna som Swedavia, flygtrafikledning, flygbolagen och de statliga avgiftssystemen. Detta har redan lett till avgiftshöjningar, inte minst inom det system som finansierar säkerhetskontrollerna på svenska flygplatser, och systemet för överflygningsavgifter. Nya höjningar har aviserats från 2024.

Regeringen har sedan 2022 haft ett remitterat förslag på sitt bord som skulle möjliggöra finansiellt tillskott till det system som finansierar säkerhetskontrollerna men utan att kunna ge besked om hur regeringen avser gå vidare med förslaget.

Svenska flyget står därför inför stora utmaningar när dessa system ska återgå till balans samtidigt som stora investeringsbehov kopplade till flygets infrastruktur föreligger. SAS välkomnar därför utredningens bedömning att staten behöver ta ett tydligare ansvar för det svenska flygplatssystemet men efterlyser samtidigt konkreta åtgärder för att säkerställa konkurrenskraftiga villkor och hållbara ekonomiska förutsättningar för det svenska flyget.

Utökning av basutbudet och påverkan på Swedavias avgiftsnivåer

SAS ser idag utmaningar med att ett allt för stort ansvar läggs på enskilda kommuner och regioner när det gäller driften och ägandet av de flygplatser i SAS nätverk som inte ingår i basutbudet. Det nuvarande systemet riskerar att viktiga investeringar i infrastrukturen på regionala flygplatser stoppas då flygbolagen och ägarna inte har möjlighet att själva bära kostnaderna. Långsiktiga förutsättningar för dessa flygplatser är viktigt inte minst för att det svenska inrikesflyget ska kunna bibehållas och utvecklas.

En utökning av basutbudet skulle därför minska ansvarsbördan på de nuvarande ägarna och möjliggöra en mer långsiktig styrning och utveckling av flygplatserna ifråga. En eventuell utökning av basutbudet bör beslutas skyndsamt för samtliga inblandade flygplatser. Detta för att undvika ett läge där infrastrukturen och utvecklingen av enskilda flygplatser blir lidande i väntan på ett beslut.

SAS ifrågasätter dock utredarens bedömning att utökning av Swedavias flygplatsnätverk inte skulle ha betydande finansiella konsekvenser.

SAS ser idag utmaningar med Swedavias prissättningsystem då priserna sätts på nätverksnivå vilket resulterar i att Arlanda under ett normalår subventionerar avgifterna på övriga flygplatser. Detta gynnar framförallt Bromma flygplats och innebär i praktiken att SAS och flygbolagen på Arlanda subventionerar den direkta konkurrensen som finns mellan de två Stockholmsflygplatserna.

Swedavia har sedan pandemin arbetat hårt för att hålla tillbaka kraftiga avgiftshöjningar samtidigt som Swedavia fortsatt lider av de stora intäktsstapp som pandemin resulterat i. Swedavia har dock aviserat att avgifterna kommer att behöva höjas framöver. Det är därför inte orimligt att anta att en utökning av Swedavias nätverk ytterligare skulle riskera att försämra den ekonomiska situationen vilket både skulle hota framtida investeringar och öka behovet av framtida avgiftshöjningar.

Långsiktig plan för Arlanda - avgörande för ett starkt svenskt flygplatssystem

Arlanda är en av SAS tre hubbar. Ett utvecklat och välfungerande Arlanda är avgörande för att SAS ska kunna bidra med tillgänglighet till, från och inom Sverige.

Som SAS framfört i vårt svar på den tidigare Arlandautredningen saknas idag en långsiktig politisk strategi för Sveriges största flygplats¹. Arlanda saknar dessutom flera viktiga komponenter för att kunna bli en konkurrenskraftig hubb och ett infrastrukturnav, däribland automatiska gränskontroller och prisvärd samt tillgänglig kollektivtrafik. Tillsammans med avsaknaden av kapacitet inom exempelvis bagagehantering och incheckning under högsäsong gör detta att Arlanda förlorar konkurrenskraft.

SAS ser med tillförsikt på att flera viktiga investeringar på Arlanda nu blir verklighet men efterlyser återigen att regeringen utifrån den tidigare Arlandautredningen får på plats en långsiktig politisk strategi och målsättning för Arlanda som Sveriges viktigaste flygplats och infrastrukturnav.

Stöd till beredskapsflygplatser

Med anledning av det oroliga omvärldsläget är det naturligt att viktig samhällsinfrastruktur och stödet till denna ses över. För SAS är det dock viktigt att framhålla att kostnader kopplade till beredskapsuppdraget inte ska täckas av den kommersiella luftfarten. SAS ser en risk att delar av dessa kostnader med utredningens förslag i högre grad än idag kommer att belasta det kommersiella flyget.

Flygets och flygplatssystemets klimatpåverkan

SAS har tillsammans med svenska flygbranschen satt upp tydliga mål och åtaganden gällande vårt arbete med att minska flygets klimatpåverkan. Det handlar dels om att kraftigt öka andelen hållbara drivmedel som används, dels att fortsätta investera i marknadens mest utsläppsnåla flygplan samt att erbjuda våra kunder och samarbetspartners att vara med och bidra till att göra omställningen möjlig.

¹ Se även SAS yttrande: [SAS remissvar Arlanda](#)

I Sverige har även våra flygplatser tagit ett stort ansvar för att minska sin egen klimatpåverkan och vi kan konstatera att flera av våra svenska flygplatser lyckats uppnå fossilfrihet i egen verksamhet.

SAS välkomnar utredningens slutsats om behovet av En nationell plan för fossilfritt flygbränsle. SAS ser en risk för att Sverige och EU halkar efter när det gäller användning och utveckling av fossilfritt flygbränsle om inte en sammanhållen strategi för utveckling och produktion av dessa bränslen kommer på plats.

SAS har länge efterfrågat ett tydligare nationellt ansvarstagande för kollektivtrafik till/från våra flygplatser. Idag ser vi hur såväl Arlanda som flera av Sveriges övriga flygplatser har ett allt för svagt utbud av kollektivtrafik under hela eller delar av dygnet.

Prisvärd och tillgänglig kollektivtrafik är avgörande för att stärka flyget som transportmedel och samtidigt bidra till ett mer hållbart multimodalt transportsystem.

Övrigt

Flyget är en internationell industri där flygplatser och flygbolag konkurrerar på en global marknad.

Sverige har goda möjligheter att ligga i framkant när det gäller att skapa förutsättningar för hållbara resor med flyg men för att klara detta behövs långsiktiga villkor för det svenska flyget och flygets infrastruktur.

SAS ser med tillförsikt på att den tidigare Arlandautredningen tillsammans med den framlagda utredningen om satens ansvar för det svenska flygplatssystemet kan bidra till att en långsiktig strategi för det svenska flyget och dess infrastruktur nu kan komma på plats.

SAS står tillförfogande vid behov av ytterligare information eller förtydliganden.

För SAS räkning,

Rikard Steinholtz
Head of Public Affairs and Infrastructure Sweden