



Stockholm 2022.05.15

Infrastrukturdepartementet

Via epost

Referens: I2022/00641

### **Remissvar avseende promemorian "Flygplatshavares kostnader för säkerhetskontroller"**

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.

SAS avger härmed yttrande över infrastrukturdepartementets promemoria "Flygplatshavares kostnader för säkerhetskontroller".

#### **Sammanfattning:**

SAS välkomnar förslaget till ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd för att möjliggöra att flygplatshavares kostnader för säkerhetskontrollen delvis får täckas på annat sätt än genom avgifter från flygföretagen.

SAS anser att den tidsbegränsning som inkluderats bör tas bort då pandemins långsiktiga konsekvenser fortsatt är oklara och det inte går att utesluta andra extraordinära händelser som får liknande effekter.

SAS saknar förslag till finansiering vilket gör det svårt för oss att bedöma konsekvenserna av förslaget och att ett tillskott till systemet faktiskt blir verklighet.

#### **Bakgrund**

Flyget är en viktig del av den svenska transportinfrastrukturen. Flygets betydelse och bidrag genom snabba och säkra transporter över stora geografiska områden har under pandemin blivit än tydligare genom de många transporter av sjukvårdsmaterial, vaccin och kritiska persontransporter som flyget utfört trots att världen till stor del stängt ned.

SAS och övriga flygbranschen flaggade tidigt under pandemin för att de reserestriktioner och flygförbud som infördes tillsammans med den generellt låga efterfrågan skulle generera omfattande underskott i de system som finansierar flygets infrastruktur.

Allt eftersom pandemin fortgått har dessa underskott fortsatt att växa medan flygbolagen kämpat för sin överlevnad.

För SAS som fortsatt bedriva flygtrafik till/från och inom Sverige under hela pandemin blir dessa underskott och aviserade avgiftshöjningar extra kännbara. SAS har betalt för vårt användande av infrastrukturen genom hela pandemin och när vi nu sakta börjar komma ut på andra sidan står vi inför extrema höjningar där såväl underskott för utebliven trafik som obetalda avgifter till följd av konkurser och rekonstruktioner ingår.

SAS vill i det här sammanhanget lyfta fram att såväl flygbolag som flygplatser gjort omfattande kostnadsbesparingar och i flera fall mottagit nödvändigt stöd från sina ägare.

På samma sätt är det viktigt att regeringen nu som ägare av GAS-systemet kan hjälpa branschen att dela den börda som pandemin lämnar efter sig och säkerställa att denna viktiga infrastruktur kan upprätthållas.

Flyget är viktigt för Sveriges konkurrenskraft. GAS-avgiften utgör tillsammans med Enroute-avgiften och flygplatsavgifterna en betydande del av ett flygbolags kostnader för vår operation. En kraftigt ökad kostnad för någon av dessa delar har en direkt påverkan på den svenska flygmarknaden och Sveriges konkurrenskraft.

### **Förslaget och dess konsekvenser**

När det gäller förslaget till lagändring förordar SAS en justering som innebär att lagen inte begränsas till hantering av effekterna av Covid-19 eller innefattar den tidsbegränsning som föreslås. Dels då vi fortfarande befinner oss i en pandemi(även om den i stora delar av Europa inte har samma påverkan som tidigare) dels då SAS anser att det bör finnas en beredskap för liknande händelser för att säkra att flygets infrastruktur kan hantera dessa.

SAS noterar också att förslag till finansiering saknas vilket tillsammans med skrivningen i promemorian om att förslaget skulle kunna ” motsvara ökade utgifter på statens budget i intervallet 0-753 miljoner koronor” inte ger några garantier om att ett tillskott till systemet faktiskt kommer att ges.

SAS vill även framhålla att den uppskattning om det totala underskottet som framgår av promemorian får anses inaktuell och bör uppdateras inför lagstiftning i ärendet.

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

SAS tillstyrker att lagändringen träder i kraft 1 januari 2023 men avstyrker samtidigt att lagändringen upphör vid utgången av 2023.

### **Övrigt**

SAS instämmer i de remissvar som Transportföretagen Flyg och Svenskt Näringsliv inkommit med och står till förfogande vid eventuella frågor.

Vänliga hälsningar,

Rikard Steinholtz  
Head of Public Affairs and Infrastructure Sweden  
0709970560  
[Rikard.steinholtz@sas.se](mailto:Rikard.steinholtz@sas.se)