

Transportstyrelsen
Sjö- och luftfartsavdelningen
601 73 Norrköping

Per e-mail till gas@transportstyrelsen.se

Stockholm 2023-10-13

Ref TFS 2023-80

Remissvar på Transportstyrelsens externremiss av förslag till ändringsföreskrift om gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll (GAS)

Transportföretagen – Flyg (Svenska Flygbranschen) är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen. Idag har vi ca 85 medlemsföretag med ca 5700 anställda totalt. Före pandemin hade vi ca 100 medlemsföretag med över 10 000 anställda. Våra medlemsföretag representerar bland annat flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamhet samt marktjänster. Många av våra medlemsföretag är direkt berörda av förslagen i remissen. Vidare påverkas hela luftfartssystemet av höjda verksamhetskostnader vilket gör att samtliga våra medlemsföretag berörs av remissen indirekt.

Transportföretagen – Flyg har tagit del Transportstyrelsens remiss av förslag till föreskrifter om ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:113) om gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). I remissen föreslår Transportstyrelsen att den nu gällande avgiftsnivån på 46 kr per avresande passagerare ska höjas till 57 kr från och med den 1 mars 2024. Vi vill i sammanhanget påpeka att GAS-avgiften höjdes från 40 kr till 46 kr från 1 oktober 2022. Den nu föreslagna höjningen till 57 kr skulle innebära en höjning om nära 43% på bara ett par år.

Transportföretagen – Flyg avstyrker förslaget att höja säkerhetsavgifterna enligt det framlagda förslaget.

Allmänna kommentarer

GAS-avgiften höjdes från 40 kr till 46 kr den 1 oktober 2022. På det då remitterade förslaget svarade Transportföretagen – Flyg att vi inte ansåg det lämpligt att höja avgiften av flera skäl vilka samtliga fortfarande är aktuella och preciseras i det följande:

- Flyget i Sverige befinner sig fortfarande i en återhämtningsfas efter pandemin där framför allt inrikesmarknaden tar längre tid på sig än väntat att komma tillbaka. I skrivande stund rapporterar våra medlemsföretag att de ligger på ca 60% av 2019 års inrikestrafik. Ökande GAS-avgifter slår särskilt mot just inrikesflyget som får betala avgiften för både tur och retur.
- Den internationellt erkända grundprincipen för flygets avgifter är att systemets användare ska betala för den infrastruktur de faktiskt använder och inget annat. Den extraordinära situation som pandemin skapat gör nu i stället att användarna tvingas betala för icke nyttjad infrastruktur. Vi anser att det inte är tillbörligt och att det svenska avgiftssystemet används



på detta sätt. Det är principiellt fel att framtida passagerare ska betala av pandemiskulden och det går inte att skylla på att ”det är så systemet ser ut”. Det är fel ändå.

- Kapitaltillskottet från regeringen saknas fortfarande och kontinuerliga höjningar för att återta pandemiunderskottet riskerar att ge politiken och allmänheten bilden att tillskottet inte behövs.

Specifika kommentarer

Det är många kostnadsökningar som drabbar flyget, nu och framöver. Förutom kraftigt dyrare flygbränsle och allmänna kostnadsökningar i samhället höjdes svenska skatten på flygresor med hela 14% i år. Dessutom har priset för utsläppsätter i ETS systemet stigit kraftigt under året och även den svenska reduktionsplikten har inneburit fördyringar av verksamheten.

Inom ramen för EUs Fit for 55 har under senaste året två viktiga eu lagstiftningar tagits fram med syfte att minska flygets klimatavtryck: skärpningar av EU ETS för flyget och ReFuelEU Aviation. Båda dessa regelpaket kommer innebära ytterligare fördyringar för flyget. Den sammantagna effekten ETS (EUs utsläppshandelssystem), RefuelEU Aviation och den svenska flygskatten kan medföra kostnadspålagor för det nationella flyget på 3,7 miljarder kronor redan 2026 och 5,6 miljarder kronor 2030 i jämförelse med 2019 års nivå. Prisökningen för en familjs flygresor (enkelbiljett) kan bli över 1000 kr.

Det är i denna kontext eventuella höjningar av GAS-avgiften måste ses, men vi saknar tyvärr helt det perspektivet i konsekvensutredningen. Utredningen ser på ett dyrare GAS-system helt separat från alla andra kostnadsökningar. Detta förvånar oss, men förklarar slutsatser som ”Förslagen förväntas inte påverka funktionsmålet vad gäller tillgänglighet eftersom utbudet av resor förväntas vara oförändrat” och att en höjning på 11 kr framställs om en ”liten” kostnad. Men det resonemanget är inte fullständigt och ignorerar helhetsbilden. Vi noterar igen att den nu föreslagna höjningen till 57 kr skulle innebära en höjning om nära 43% på bara ett par år. Det är knappast ”litet”.

Samtidigt har Transportstyrelsen räknat på den totala kostnaden för GAS framöver och skriver (s. 9) att flygbolagens samlade utgifter till systemet ökar med ca 360 mkr för år 2024 och 2025, medan en höjning med 11 kr under perioden 2024-2026 kommer att öka flygbolagens samlade utgifter med ca 561 mkr, jämfört med en oförändrad avgift för samma period. Det är stora belopp för en marginalbransch med allt hårdare konkurrens.

Transportföretagen Flyg anser att konsekvensutredningen inte går tillräckligt på djupet i dessa frågor. På tunna linjer, och på en tunns inrikesmarknad med erkänt små marginaler, kan kostnadsökningarna definitivt påverka tillgängligheten vilket i sin tur kan påverka de transportpolitiska målen. Det totala avgiftstrycket kan även direkt påverka flygbolags val av verksamhetsland och linjeval. Fortfarande saknar Sverige flera av de interkontinentala förbindelser vi hade före pandemin. Det totala skatte- och avgiftstrycket är en faktor för denna negativa utveckling.

Vi ifrågasätter starkt antagandet på sidorna 8 och 9 att flygbolagen borde ha tagit ut avgiftshöjningen för resor efter 1 mars 2024 ”redan när den [höjningen] annonserades 21 juni 2022”. Det är orimligt att förvänta sig att flygbolagen ska ta ut kostnader från passagerarna för avgiftshöjningar som inte än är beslutade utan bara prognoser. Frågan är om det ens är lagligt att göra det. Flygbolagen har enligt uppgift möjlighet att ta ut avgiftshöjning endast när det finns ett



dokumenterat beslut. Annars accepteras detta inte i GDS (global distribution system). Transportföretagen Flyg föreslår att Transportstyrelsen inhämtar kunskap från flygbolagen om detta förhållande innan arbetet fortsätter. Därmed är konsekvensutredningen i den delen inte komplett eftersom faktum uppstår att flygbolagen måste *ensamt* stå med kostnaderna för redan sålda resor som utförs efter 1 mars 2024. Det är inte acceptabelt.

Avslutade kommentarer

Det är dags att inse att GAS-systemet uppenbarligen har hamnat i limbo: färre passagerare flyger, samtidigt som luftfartsskyddet hela tiden kostar mer och vi har ett pandemiunderskott i miljardstorlek som knappast det kommersiella flyget kan lastas för. Det är dags att Transportstyrelsen nu på allvar ser över GAS-systemets lämplighet och robusthet för framtiden och inte bara förvaltar det.

Transportföretagen Flyg anser att Security/flygplatsskydd i grunden är en säkerhetsfunktion för hela staten Sverige och dess innevånare, inte bara flygaktörer och dess passagerare. Det är skydd för olagliga handlingar mot luftfarten och det civila samhället, ett skydd mot terrorister, aktivister och kriminella. Luftfarten är inte bara en privat angelägenhet utan bär klara drag av en statsangelägenhet. Av den anledningen finansierar många länder flygplatsskyddet helt eller delvis med statliga medel. Sverige har valt att övervältra hela kostnaden för luftfartsskyddet på flyget och bestämt att säkerhetsavgiften skall vara densamma i hela systemet (utjämning). Presumtionen för systemets finansiering är att det finns tillräckligt stora volymer i systemet för att klara av ”notan” för verksamheten, inklusive kostsamma uppdateringar av tekniken. Systemet klarar av tillfälliga flödesfluktuationer men en *force majeure* situation som pandemin ska systemet inte behöva klara av; för den utmaningen har det inte konstruerats; så var det aldrig tänkt.

Staten har därför två grundläggande alternativ som vi ser det: 1) överta ansvaret och kostnaderna för hela systemet, eller 2) ta större delen av underskottet nu för att undvika att systemet kraschar och hålla flyget och flygpassagerarna skadeslösa för en situation man inte förorsakat, för en uppenbar *force majeure*.

Transportföretagen – Flyg anser att ett ökat avgiftsuttag från flyget i detta läge kommer påverka flygets återhämtning negativt och att det kan komma att påverka tillgängligheten med flyg i Sverige.

Vi avstyrker således förslaget att höja säkerhetsavgifterna enligt det framlagda förslaget.

Vi upprepar även vårt önskemål att Transportstyrelsen inleder en process att förändra GAS-systemet i grunden för att på sikt bygga upp ett bättre och mer motståndskraftigt finansieringssystem för framtiden. Detta är inte minst påkallat av de förändringarna på inrikesmarknaden som introduktionen av regionala elflygslinjer kommer att ge.

Med vänlig hälsning,

Transportföretagen Flyg (Svenska Flygbranschen)

Fredrik Kämpfe
Branschchef

