



Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet

Kopia: Finansdepartementet,  
Näringsdepartementet,  
Justitiedepartementet

Stockholm 2020-05-28

### **Hemställan om långsiktiga åtgärder för flyget samt begäran om ett extrainsatt luftfartsråd med anledning av coronakrisen**

Svenska Flygbranschen (SFB) är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen. I dag har vi cirka 90 medlemsföretag med totalt drygt 9500 anställda varav många dessvärre i dagsläget är varslade om uppsägning. Våra medlemsföretag representerar flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamhet samt marktjänster. Enligt IATA understödjer flyget 192 000 arbetstillfällen i Sverige och bidrar årligen med 164 miljarder SEK motsvarande 3,8 procent av BNP.<sup>1</sup>

Flyget står inför sin största kris någonsin. Trafikanalys skriver i myndighetens bevakning av transportsystemet att ”inte för något trafikslag syns coronakrisens effekter så tydligt som för flyget.”<sup>2</sup> Transportföretagen och SFB hemställde därför redan den 16 mars om akuta krisåtgärder för att säkra en svensk flygbransch och rädda arbetstillfällen. Sedan mars har läget förvärrats ytterligare.

SFB välkomnar regeringens krisåtgärder. Däribland korttidspermittering, omsättningsstöd, statliga kreditgarantier till flygföretag samt beslut om allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik till Norrland och Gotland. Åtgärderna är dock bevisligen otillräckliga och närmast blygsamma i europeisk jämförelse. SFB understryker därför vikten av att regeringen fortsätter leverera kraftfulla initiativ för att rädda svenska flygföretag och säkra jobben för de anställda. Arbetsgivare och arbetstagar står tillsammans inför en situation där företag avvecklas eller försätts i konkurs. Arbetstillfällen som kunnat räddats går till spillo och för många väntar en osäker framtid.

Flygbolag kämpar i motvind med att samtidigt upprätthålla sin likviditet och säkra arbetstillfällen för att kunna återstarta flygtrafiken. Regeringen måste därför vidta åtgärder både på kort- och lång sikt. Resoluta beslut krävs nu för att säkra tillgängligheten, såväl inom som till och från Sverige. Sveriges ekonomiska återhämtning är beroende av goda kommunikationer.

Svenska flygföretag måste ges möjlighet att övervintra coronakrisen för att starta upp igen. Ett konkurrenskraftigt flyg i Sverige är en framtidsinvestering samt en god förutsättning för en socialt

<sup>1</sup> IATA, Air Transport Competitiveness in Sweden (2020):

<https://www.iata.org/en/about/worldwide/europe/competitiveness/sweden/>

<sup>2</sup> Trafikanalys, Transportläget - indikatorer på transportsystemets utveckling (2020):

<https://www.trafa.se/sidor/transportlaget/>





och klimatmässigt hållbar luftfart. Våra hållbarhetsmål om ett fossilfritt inrikesflyg 2030 och ett fossilfritt flyg 2045 som uttrycks i färdplanen för fossilfrihet<sup>3</sup> ligger fast. En flygbransch med företag i Sverige torde vara regeringens bästa allierade för att nå klimatmålen.

Utmaningarna för vår näring är minst sagt stora och SFB hemställer därför till Infrastrukturdepartementet om ett extra insatt luftfartsråd före sommaren där vårt önskemål är att även infrastrukturministern deltar.

SFB anser att regeringen bör överväga ytterligare krisåtgärder (utvecklas vidare i bilagan):

- Förstärkt och förlängt system för **korttidsarbete** med möjlighet till 100 procent arbetsbefrielse med statlig ersättning.
- Ett **förlängt omställningsstöd** utöver de två månader som regeringen, Centerpartiet och Liberalerna föreslagit.
- Ett **skatte- och avgiftssystem** som upprätthåller flygets konkurrenskraft såväl under coronakrisen som i den avgörande återhämtningsfasen.
- **Staten som ägare och huvudman till Swedavia och Luftfartsverket (LFV) måste hantera avgiftssituationen framgent efter coronakrisen.**
- Ett stärkt **statligt åtagande för de icke statliga flygplatserna.**
- **Säkra den samhällskritiska flygtrafikledningen** och hantera underskott i systemen till följd av den stora trafiknedgången 2020.
- **Prioritera gröna satsningar för flygets omställning** genom till exempel investeringsstöd för inhemsk biodrivmedelsproduktion och en riktad industrisatsning på elflyg.
- Verka för en säker, harmoniserad och koordinerad **återstart av flygtrafiken.**

SFB ser fram emot svar och dialog med Infrastrukturdepartementet.

Med vänlig hälsning

Fredrik Kämpfe, branschchef

---

<sup>3</sup> Fossilfritt Sverige, Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen (2018): <http://fossilfritt-sverige.se/fardplaner-for-fossilfri-konkurrenskraft/fardplaner-for-fossilfri-konkurrenskraft-flygbranschen/>





## BILAGA

### ***Förstärkt och förlängt system för korttidspermittering med möjlighet till 100 procent arbetsbefrielse med statlig ersättning***

Flyget drabbades tidigt av coronakrisen och transport-, rese- och besöksnäringen kommer att påverkas under lång tid framöver. SFB anser därför att systemet med korttidspermittering behöver förlängas samt förstärkas.

### ***Ett förlängt omställningsstöd utöver de två månader som regeringen, Centerpartiet och Liberalerna föreslagit***

SFB hänvisar till Transportföretagens remissvar (sant till Finansdepartementet den 25 maj) som belyser behovet av en förlängning av stöd bortom mars och april.<sup>4</sup> Transportföretagen har också uppmärksammat förutsättningarna för offentligt ägda företag, till exempel regionala flygplatser.

### ***Ett skatte- och avgiftssystem som upprätthåller flygets konkurrenskraft såväl under coronakrisen som i den avgörande återhämtningsfasen***

Coronakrisen kommer att försvaga flygets konkurrenskraft under lång tid. Kommande kostnadshöjningar, skatter och avgifter behöver därför värderas utifrån den aktuella situationen. Det handlar konkret om att frysa indexering av höjningar och se över politiska reformer och branschspecifika åtgärder som kan anstå till senare. Varje ny pålaga som medför högre administrativa och operativa kostnader för flyget måste värderas utifrån den aktuella situationen. Kraftig trafiknedgång innebär att trafikprognoserna som ligger till grund för avgiftsättning för flygtrafikledning och flygplatser inte längre går ihop. Avgiftstrycket i Sverige bör vara på jämförbar nivå med våra grannländer eftersom Sverige annars blir mindre attraktivt när flygtrafiken återstartar.

Även finansieringen av behöriga myndigheter på luftfartsområdet behöver hanteras. Flygindustrin är starkt reglerad och behöver kompetenta myndigheter som utför tillstånds- och tillsynsverksamhet. Ytterst handlar det om säkerhet, stabilitet och omvärldens förtroende för svensk flygindustri.

I dagens situation där trafikvolymerna går ned och antalet företag minskar, pga. konkurs eller flytt av sin verksamhet utomlands, kan de behöriga myndigheterna tvingas att höja avgifterna för att säkra sin finansiering.

SFB välkomnar Transportstyrelsens besked om att inte höja avgifter för 2021 men mer behöver göras.<sup>5</sup>

SFB har till dags dato ännu inte mottagit svar på hemställan om tillfälligt upphävd flygskatt som sändes till Finansdepartementet den 23 mars.

---

<sup>4</sup> Transportföretagen, kontantstödet behöver förlängas (2020):

<https://www.transportforetagen.se/sv/nyhetslista/kontantstodet-behoover-forlangas/>

<sup>5</sup> Transportstyrelsen, bara en höjd avgift nästa år (2020): <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2020/bara-en-hojd-avgift-nasta-ar/>





SFB hemställer därför att:

- Regeringen överväger, samt återkommer till flygbranschen med beslut om, vilka avgifter, t.ex. security (GAS), undervägsavgifter och Terminal Navigation Chargers (TNC) som staten åtminstone tillfälligt tar ansvar för så att flygbolagen och serviceleverantörerna får möjlighet att klara situationen.
- Regeringen ser över finansieringen av behöriga myndigheter på luftfartsområdet för att säkerställa dels myndigheternas kapacitet, dels att företagen inte drabbas av höjda myndighetsavgifter i ett läge där betalningsförmågan är starkt nedsatt.

### ***Staten som ägare och huvudman till Swedavia och Luftfartsverket (LFV) måste hantera avgiftssituationen framgent efter coronakrisen***

Mycket talar för ett ansträngt ekonomiskt läge för Swedavia och LFV med minskade intäkter till följd av coronakrisen. Som långsiktig ägare bör staten därför agera ansvarsfullt för att undvika kraftigt höjda avgifter nästa år. Swedavias ekonomiska mål bör anpassas efter krisen och de flygbolag som fortfarande trafikerar bolagets tio flygplatser. Kraftigt höjda avgifter kommer att påverka återhämtningen negativt.

Regeringen har beslutat att särskilt ersätta Trafikverket för minskade intäkter från banavgifter till följd av minskad järnvägstrafik.<sup>6</sup> SFB finner det rimligt att staten även tar ett ansvar för kraftigt minskade intäkter för Swedavia och LFV. Under april minskade flygtrafiken med 98,2 procent och enligt Transportstyrelsens senaste trafikprognos beräknas antalet passagerare minska med cirka 61 procent under 2020.<sup>7</sup> Även 2021 bedöms enligt myndigheten bli ett svagt trafikår. Prognosen är dock osäker och avhängig smittspridning och reserestriktioner.

I Norge har regeringen i en extra ändringsbudget föreslagit en rad resoluta åtgärder inklusive ett kapitaltillskott om 4,3 miljarder NOK till Avinor. I Sverige har staten tidigare beslutat om kapitaltillskott till statliga bolag i tillfällig ekonomisk kris, till exempel till SJ i början av 2000-talet.<sup>8</sup>

SFB hemställer därför att:

- Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar ett kapitaltillskott till Swedavia samt att regeringen i övrigt vidtar de åtgärder som krävs för att stärka den finansiella ställningen i bolaget.
- Regeringen beslutar om, samt lägger upp, en långsiktig plan för att hantera LFV:s pensionsskuld.

<sup>6</sup> Regeringen, Pressmeddelande ”storsatsning på järnvägs- och vägunderhåll i hela landet” (2020): <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/05/storsatsning-pa-jarnvags--och-vagunderhall-i-hela-landet/>

<sup>7</sup> Transportstyrelsen, passagerarprognos 2020–2021 – trafikprognos för svensk luftfart (2020): [https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/luftfart/statistik\\_och\\_analys/prognoser-luftfart/passagerarprognos-varen-2020.pdf](https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/luftfart/statistik_och_analys/prognoser-luftfart/passagerarprognos-varen-2020.pdf)

<sup>8</sup> Regeringen, Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB (prop. 2002/03:86) (2003): <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2003/04/prop.-20020386/>





## ***Ett stärkt statligt åtagande för de icke statliga flygplatserna***

Sveriges icke statliga flygplatser påverkas mycket negativt av coronakrisen. Många av flygplatserna har idag begränsad reguljär flygtrafik men fyller en viktig beredskapsfunktion, till exempel för ambulansflyg. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har hemställt<sup>9</sup> till regeringen om särskilda riktade tillskott till landets icke statliga flygplatser och SFB uttrycker sitt fulla stöd till SKR. Enligt SKR beräknas underskottet för de icke statliga flygplatserna öka med minst 275 miljoner SEK under 2020 till följd av coronakrisen.

SFB hemställer därför att:

- Regeringen föreslår riktade statsbidrag till icke statliga flygplatser.

## ***Säkra den samhällskritiska flygtrafikledningen och hantera underskott i systemen till följd av den stora trafiknedgången 2020***

Leverantörer av flygtrafiktjänster i Sverige har stora likviditetsproblem sedan mars. Merparten av alla trafikintäkter från undervägsavgiften är i stort sett helt borta. Regeringen måste därför lämna besked om hur flygtrafikledningen ska ersättas. Ett av SFB:s medlemsföretag har tillskrivit Transportstyrelsen upprepade gånger med begäran om information om hur situationen ska lösas.

SFB:s uppfattning är att en lösning brådskar för att inte flygtrafikledningen, som är en samhällskritisk infrastruktur, ska riskeras. Flygtrafikledningstjänster krävs för att säkerställa ett transportsystem som tillgodoser samtliga aktörers behov. Beslut om krisåtgärder får inte diskriminera mellan offentligt- och privatägda flygtrafiktjänstleverantörer.

## ***Prioritera gröna satsningar för flygets omställning genom till exempel investeringsstöd för inhemsk biodrivmedelsproduktion och en riktad industrisatsning på elflyg***

Använd kommande kris- och stimulanspaket för att främja en grön omställning till ett än mer hållbart flyg.

SFB efterlyser gröna hållbara satsningar i kommande stödpaket. Flygets färdplan för fossilfrihet inom Fossilfritt Sverige utgör en bra plattform för det fortsatta arbetet och SFB välkomnar regeringens besked om att förlänga Fossilfritt Sveriges arbete.

SFB hemställer därför att:

- Regeringen prioriterar gröna satsningar för flygets omställning genom till exempel investeringsstöd för inhemsk biodrivmedelsproduktion och en riktad industrisatsning på elflyg.

---

<sup>9</sup> Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Hemställan om statligt stöd till de icke statliga flygplatserna för att säkerställa samhällsviktigt flyg och tillgänglighet i hela landet (2020):

<https://skr.se/download/18.5b4505d4171dc987b1e4c44d/1588793460152/SKR%20Hemstallan%20regionala%20f>





## ***Verka för en säker, harmoniserad och koordinerad återstart av flygtrafiken.***

Coronakrisen kommer att påverka flyget under lång tid framöver. Dels vad avser särskilda smittskyddskrav, dels vad avser en svår och utmanande ekonomisk situation som föranleder en återhämtningsfas. Eventuella tillkommande kostnader för hälsokontroller eller smittspridning kan därför inte ensidigt belasta företagen.

En ytterligare effekt av de hastigt införda reserestriktionerna är att flygbolagen sedan mars står med omfattande krav på återbetalningar (utifrån förordning EG nr 261/2004<sup>10</sup>) till kunder för flygresor som ställts in pga. av statliga beslut för att minska smittspridningen. Flygbranschen har redan innan coronakrisens utbrott påtalat att reglerna kring ersättning behöver uppdateras då de inte är anpassade efter dagens flygmarknad. Då coronakrisen och efterföljande gränsstängningar är utanför flygbolagens kontroll skapar detta en ohållbar situation som kommer att ge långsiktiga efterverkningar för näringen.

SFB välkomnar det arbete som Transportstyrelsen initierat med regelbundna veckovisa avstämningar liksom den matris med goda exempel från flygplatser och flygbolag som tas fram av myndigheten. SFB har tillsammans med andra aktörer bidragit med inspel till Transportstyrelsen. Det är välkommet att flygets återstart sker säkert och koordinerat inom EU samt i möjligaste mån till tredje land inom ramen för ICAO.

När smittspridningen bedöms hanterbar kommer turism att vara en tillväxtmotor för Sverige. Rese- och besöksnäringen är den sektor jämte transportbranschen som troligtvis drabbats allra hårdast av coronakrisen. Samtidigt är besöksnäringen en växande näring som anställer många unga och utrikes födda.

Flyget är enligt regeringens flygstrategi<sup>11</sup> den del av transportsystemet och ombesörjer vårt lands behov av snabba och långväga resor, såväl inrikes som utrikes. Enligt Tillväxtverket kan 60 procent av utländska gästnätter tillskrivas flyget.<sup>12</sup> För besöksnäringen får minskad tillgänglighet med flyg en direkt negativ påverkan på sysselsättningen.

SFB hemställer därför att:

- Sverige agerar proaktivt inom EU för en säker återstart av turismen tillsammans med andra europeiska stater, beaktar skandinavisk koordinering och följer de riktlinjer som Europeiska kommissionen presenterade i det s.k. turismpaketet den 13 maj.

---

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91

<sup>11</sup> Regeringen, En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem (2017):

<https://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/en-svensk-flygstrategi--for-flygets-roll-i-framtidens-transportsystem/>

<sup>12</sup> Tillväxtverket, Flygets roll för besöksnäring och miljö i Sverige (2019): <https://tillvaxtverket.se/vara-tjanster/publikationer/publikationer-2019/2019-11-28-flygets-roll-for-besoksnaring-och-miljo-i-sverige.html>





- Att regeringen säkerställer att flygplatserna i Stockholmsområdet inte finns med på EASA:s lista över flygplatser i områden med hög smittspridning.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> EASA, Annex 1 - List of airports located in affected areas with high risk of transmission of the CoViD-19 infection (2020):

[https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Annex%20to%20EASA\\_SD\\_2020\\_01%20and%20EASA%20SD%202020\\_02%20-%20issue%2013.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Annex%20to%20EASA_SD_2020_01%20and%20EASA%20SD%202020_02%20-%20issue%2013.pdf)

