

## INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2022-05-04  
Besvaras senast  
2022-05-18

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

### **2021/22:476 Kris för flyget**

Nu har flygets största globala kris någonsin, förorsakad av viruset covid-19, pågått i drygt två år. Därutöver har den ryska invasionen av Ukraina kommit att påverka den globala flygindustrin.

Sammantaget är det en utveckling som får dramatiska följder. Swedavia har för helåret 2021 redovisat en minskning med drygt 70 procent jämfört med resenärsnivåerna före pandemin, 2019. Situationen för många regionala flygplatser är lika alarmerande. Coronapandemins påverkan är på inget sätt över ännu och till detta har nu adderats påverkan av den ryska invasionen av Ukraina. Swedavia redovisade i mars 2022 en nedgång i trafiken med -46 procent jämfört med samma månad 2019.

Sammantaget är detta en stor utmaning för samtliga transportslag men i synnerhet för flyget. För samhället i stort innebär det en utmaning att upprätthålla den tillgänglighet flyget innebär och som fordras för människor och företag i och utom landet.

Som en följd av detta fortsätter underskotten i flygets infrastruktur att ackumuleras, ekonomiska underskott som nu skjuts på framtiden men som ska betalas tillbaka.

Frågan som uppkommer är då: Hur reagerar och agerar den svenska regeringen på den uppkomna situationen?

I en skriftväxling på ovanstående tema har ministern svarat;

” - och vi kommer att fortsätta följa flygets utveckling, inklusive det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS).”

Det finns skäl att påminna statsrådet om att Sverige har full rådighet på de så kallade GAS-avgifterna; det är en nationell fråga. Där kan regeringen agera direkt.

När det gäller flygtrafikledningsavgifterna är det ett EU-regelverk som gäller, och här har staterna själva inrättat en ”covidmöjlighet” att skjuta till kapital till sin nationella provider för att lindra pandemins effekter. Som jag uppfattar

saken är det inget som den svenska regeringen ännu har gjort trots att även detta – flygtrafikledningsavgifterna – är en fråga med nationell rådhed. Det är givetvis bra att regeringen "... fortsätter att följa flygets utveckling ...", men låt oss konstatera att de som följd av covid-19 uppkomna underskotten inte bara kan följas utan det måste självklart också vidtas åtgärder och problemen måste hanteras av den svenska regeringen.

Utöver ovanstående har så tragiken i Ukraina kommit att påverka flyget ytterligare. Det är en påverkan i form av;

- ökade bränslepriser
- längre flygvägar
- sämre passagerarunderlag på grund av minskad vilja att resa
- en leasingindustri som riskerar kollaps om Ryssland nationaliserar sin leasade flygflotta
- etcetera.

Sverige är ett stort och glest befolkat land med en mycket stor utrikeshandel som är beroende av god tillgänglighet inom landet och till och från andra länder. Vad blir den samlade effekten av covid-19 och den pågående konflikten i Ukraina på tillgängligheten i form av flygtransport i vårt land och till/från vårt land?

Mina frågor till infrastrukturminister Tomas Eneroth blir därför:

1. Har ministern skaffat sig en samlad bild av effekten av covid-19 och Ukrainakrisen för svensk flygindustri och effekterna på tillgänglighet för passagerare och gods, i och utom landets gränser, och hur ser den bilden ut?
2. Vilka åtgärder har vidtagits och avses att vidtas med anledning av detta?

.....

Anders Åkesson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch