

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2022-01-18
Besvaras senast
2022-01-26 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2021/22:795 Den fortsatta krisen för flyget

Snart har flygets största globala kris någonsin pågått i två hela år. Förhoppningen om en snar återhämtning släcktes under hösten förra året, och vi ser nu återigen att flygbolagen tvingas ställa in flygningar till följd av restriktioner och stängda gränser.

Även den svenska regeringen har under vintern återinfört restriktioner samt tuffare inresekrav för resor till Sverige. Sammantaget minskar resandet därför. Det är en naturlig, väntad och till och med kanske önskad följd av situationen som råder.

Men denna utveckling får dramatiska följder. Swedavia redovisade nyligen helårssiffrorna för 2021, som är en nedslående läsning som redovisar en minskning med drygt 70 procent jämfört med resenärsnivåerna före pandemin 2019. Situationen för många regionala flygplatser är minst lika alarmerande. Coronapandemins påverkan är på inget sätt över ännu. Det europeiska flygledningsorganet Eurocontrol visar hur antalet rörelser i svenskt luftrum minskar. Detta är självklart en stor utmaning för flyget som transportslag, men det absolut allvarligaste är ju att människor till följd av pandemin inte träffas, att möten och affärer och därmed utveckling så som vi tidigare sett det inte blir av. Utöver detta blir då utmaningen att kunna ge människor, orter, företag etcetera en rimlig tillgänglighet efter pandemin. Då fordras bland annat att flyget som transportslag finns kvar.

Den fjärde vågen, som slår hårt mot ett redan sargat flyg, har fått regeringar i Europa att vidta åtgärder för att stötta flygindustrin. Till exempel har Norge förstärkt finansieringen av upphandlad flygtrafik och tar även fortsatt inte ut någon flygskatt.

Det är sant att EU har beslutat att undervägsavgifterna får slås ut på en längre period. Men med mycket liten trafik fortsätter underskotten även 2022 att ackumuleras till väldigt höga belopp. Likaså underskotten i det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Varje minut, varje timme, varje dag växer de underskotten.

Samtidigt vet vi att flyginfrastrukturen måste hållas igång för både samhällsviktigt flyg och det flyg som trots allt går och som ser till att vi inte blir ett otillgängligt och avskuret land.

Infrastrukturministern hänvisade i ett tidigare svar på min skriftliga fråga den 22 december till att regeringen följer utvecklingen. Men hittills står flygplatsägare och flygbolag runt om i landet utan svar. Regeringen har mandat att föreslå lättnader i undervägsavgifter eller avskaffa GAS-avgiften under en begränsad tid.

Mot bakgrund av att utvecklingen fortsatt går åt fel håll måste vi ställa upp följande problemformulering:

Den bärande principen för finansieringen av luftfartens infrastruktur är att flyget betalar för den infrastruktur som man faktiskt använder. Ordningen är rimlig och fungerar bra i normalläge. Men nu är det kris. Och då måste vi fråga oss om det är rimligt eller ens lämpligt att morgondagens flygpassagerare och flyggods ska betala underskott som dels uppkommit under en pandemi, dels till största delen uppstått för att hålla flygplatser och luftrum öppet för samhällsviktigt flyg.

Min fråga till infrastrukturminister Tomas Eneroth blir därför:

När avser ministern och regeringen att återkomma med besked om hur pandemiunderskotten för flygets infrastruktur i luften och på marken ska hanteras dels här och nu och framför allt under flygets återkomst?

.....

Anders Åkesson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Lena Lindbäck