

# Utveckling av luftfarten 2016

Datum  
2017-02-13

Handläggare  
Jean-Marie Skoglund  
Sjö- och luftfartsavdelningen  
Enheten för marknad, miljö och analys  
Sektionen för marknad

## Utveckling av luftfarten 2016

### Den globala trafikutvecklingen.

Antalet passagerare i linjetrafik enligt preliminära siffror från ICAO<sup>1</sup> uppgick 2016 till 3,7 miljarder, en ökning med 6,0 procent jämfört med föregående år. Sedan 2000 har den internationella flygtrafiken ökat med 44,1 procent. För femte året i följd står Mellanöstern för den största procentuella tillväxten såväl i ökningen av passagerare som kapacitet. Värt att notera att Afrika som sedan i början av 2010 uppvisat låg tillväxtnivå nådde en högsta nivå sedan 2010.

Tabell 1. Passagerar-och kapacitetstillväxten per region för 2016 i förhållande till 2015. Källa: IATA.

Region	Passagerare	Kapacitet *
Asien/Pacific	8,3 %	7,7 %
Europa	4,8 %	5,0%
Nordamerika	2,6 %	3,3%
Mellanöstern	11,8 %	13,7 %
Latinamerika	7,4 %	4,8 %
Afrika	7,4 %	7,4%

\* Nya linjer och frekvenser.

Under 2016 ökade kapaciteten internationellt med 6,9 procent jämfört med tidigare år.<sup>2</sup> Antalet avgångar 2016 ökade till cirka 35 miljoner globalt och antalet nya flygrutter som introducerades uppgick till 3 040.<sup>3</sup> Större delen av dessa nya rutter initierades av lågprisflygbolagen, Ryanair stod för 200 rutter, Easyjet för 106 och WizzAir för 100.<sup>4</sup>

Den internationella reguljära flygtrafiken uttryckt i betalda passagerarkilometer (RPK), cirka 7 015 miljarder RPK<sup>5</sup>, visade på en ökning med 6,3 procent, motsvarande nivå var 7,1 procent 2015. Den största enskilda flygmarknaden mätt i i passagerarkilometer är Europa med 36 procent följd av Asien med 29 procent,

<sup>1</sup> ICAO – International Civil Aviation Organisation

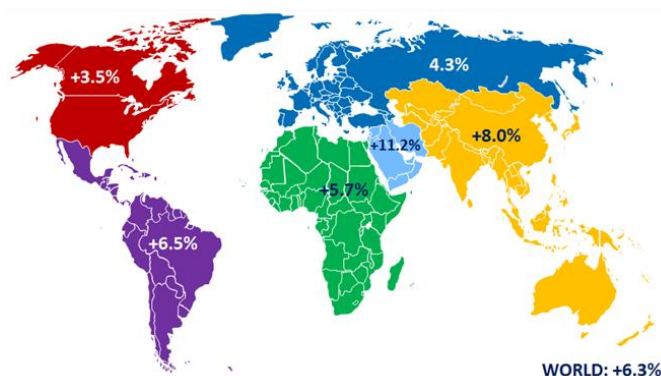
<sup>2</sup> Bland IATA flygbolagen. <http://airlines.iata.org/news/strong-year-for-passenger-demand>.

<sup>3</sup> Motsvarande för 2015 var 3 100

<sup>4</sup> <http://www.anna.aero/2017/01/11/airlines-started-3000-new-routes-2016/>

<sup>5</sup> RPK - Revenue Passenger Kilometers

Mellanöstern 15 procent, Nordamerika 13 procent, Latinamerika 4 procent och slutligen Afrika med 3 procent.<sup>6</sup> Figur 1 visar tillväxten under 2016 fördelat på regioner. Störst ökning uppvisar Mellanöstern med 11,2 procent, följt av Asien/Pacific med 8 procent. Nordamerika och Europa har den lägsta utvecklingen under 2016 mätt i RPK.



Figur 2. Internationell reguljär trafik (RPK) tillväxten 2016 fördelat på region. Källa ICAO

Inrikestrafiken ökade med 6,2 procent 2016, jämfört med 7,3 procent 2015. Den största inrikesmarknaden är USA (43 procent av den totala inrikesmarknaden) som uppvisade en ökning med 4,9 procent 2016. Den största tillväxten på inrikesmarknaden under 2016 uppvisade Indien, China och Asien/Pacific med en ökning på 10 procent.<sup>7</sup>

Under 2016 nådde LCC<sup>8</sup>-segmentet 1 miljard passagerare och utgör ungefär 28 procent av linjetrafiken totalt. Den europeiska LCCmarknaden är den största med 32 procent av den totala LCC-marknaden, följt av Asien/Pacific och Nordamerika med 31 respektive 25 procent.

Den internationella flygfrakten mätt i tonkilometer gods (FTK), ökade med 2,6 procent under 2016, ökningen för 2015 var 1,7 procent.

Flygbolagens finansiella situation var under 2016 gynnsamt, trots att tillväxten inom flyget generellt var lägre under 2016 jämfört med året innan. Det är främst lägre bränslekostnader som bidragit till flygbolagens gynnsamma ekonomiska

<sup>6</sup> ICAO News Release Montreal 2 jan 2017. "Traffic growth and airline profitability were highlights of air transport in 2016".

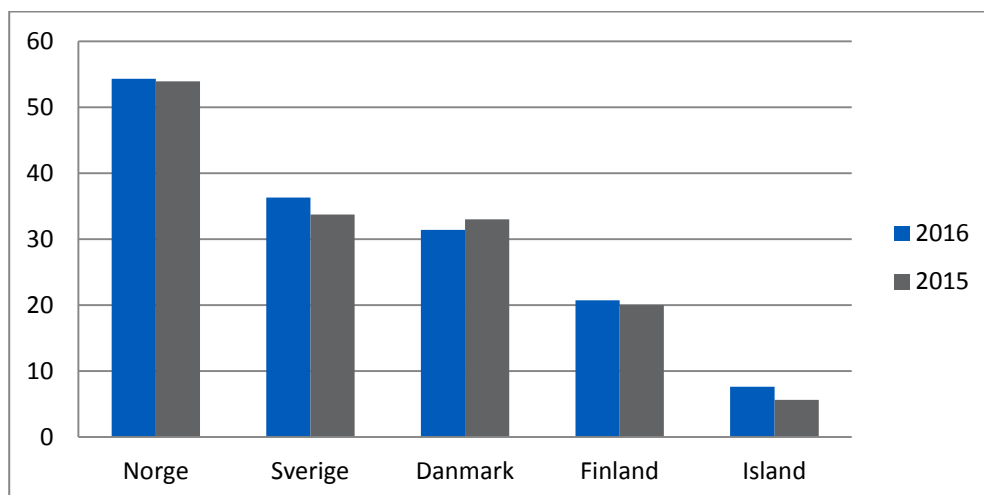
<sup>7</sup> ICAO News Release Montreal 2 jan 2017. "Traffic growth and airline profitability were highlights of air transport in 2016".

<sup>8</sup> LCC - Low Cost Carrier

situation. Bränsle stod för nästan en femtedel av branschens driftskostnader under 2016, medan det stod för en tredjedel under 2015.<sup>9</sup>

### Trafikutvecklingen och flygmarknaden – Norden

Antalet passagerare (avgående och ankommande) på de nordiska flygplatserna uppgick 2016 till 150,3 miljoner, detta kan jämföras med 146,2 miljoner för 2015, en ökning med 2,8 procent. Den största marknaden utgörs av Norge med 54,3 miljoner. Störst passagerarökning uppvisade Island som under 2016 ökade med 36 procent, från 4,8 miljoner 2015 till 7,6 miljoner 2016 något som kan förklaras med en drastisk ökning av LCC-trafik på Island, följt av Sverige med 9,3 procent, Danmark med 8,5 procent, Finland med 3,5 procent och Norge med 0,7 procent. Norges svaga tillväxt kan förklaras med införandet av flygskatt i Norge under 2016 och som föranledde stängningen av Moss-Rygge flygplats i november 2016. Flygplatsen hade 1,6 miljoner passagerare 2015 och fram till november 2016 låg nivån på 1,3 miljoner passagerare.



Figur 3. Antalet flygpassagerare i Norden 2016 i förhållande till 2015. Källa: Avinor, Transportstyrelsen, Finnavia, Trafikstyrelsen och Isavia.

När det gäller de nordiska huvudflygplatserna stärkte Kastrup sin dominerande ställning i Norden med en ökning på 9,1 procent. Men den största procentuella ökningen uppvisade Keflavíks flygplats med 40 procent och är ett resultat av fler avgångar till Nordamerika och en ökad LCC-trafik till Storbritannien via flygbolaget WOW.

<sup>9</sup> IATA beräknar att bränsleutgifterna under 2017 kommer att ligga på 18,7 % av flygbolagens operativa kostnader. Detta kan jämföras med 19,2 % år 2016 och 27,3 % år 2015. Man kan anta att lägre operativa kostnader för flygbränsle även är kopplade till bränsleeffektivare flygplan.

I såväl Oslo som Stockholm finns flera flygplatser med omfattande flygtrafik. I Oslo-regionen uppgår antalet passagerare för Gardemoen, Rygge och Torp till totalt 28,7 miljoner. För Stockholmregionen med Arlanda, Bromma och Skavsta låg nivån på 29,1 miljoner för 2016, se tabell 2.

Tabell 2. Passagerarstatistik på huvudflygplatserna i Norden 2016. Källa: Københavns Lufthavn, Avinor, Transportstyrelsen, Finavia, Isavia.

Flygplats	2016 (milj)	2015 förändring i %	Typ av trafik
Köpenhamn/Kastrup	29,0*	+9,1 %*	Inrikes: 1,7 milj +6,1 % Europatrafiken: 24,2 +9,1 % Interkontinental: 3,0 +10,9 %
Oslo-Gardemoen (RYG 1,3 milj) (TRF 1,7 milj)	25,7**	+4,5 %**	Inrikes: 11,2 milj +2,8 % Utrikes: 14,5 milj 5,8 %
Stockholm-Arlanda (BMA 2,5 milj) (NYO 2 milj)	24,6***	+ 7 %***	Inrikes: 5,2 milj, +4 % Utrikes: 19,4 milj, +7 %
Helsingfors-Vanda	17,1	+4,6 %	Inrikes: +4,2 % Utrikes: +4,8 %
Keflavíks flygplats	6,8	+40 %	LCC på UK och USA

\*Gäller endast Kastrup.

\*\*Gäller endast Oslo-Gardemoen.

\*\*\*Gäller endast Stockholm-Arlanda.

Den nordiska marknaden har under de senaste 10 åren uppvisat en ökad andel av LCC-trafik. Idag har LCC-trafiken mellan 35-40 procent av marknaden i Norden. Den interkontinentala trafiken domineras fortfarande av de traditionella flygbolagen såsom SAS, Finnair och Icelandair. Men även i detta segment utmanas de traditionella flygbolagen av LCC-flygbolag och i synnerhet av Norwegian. Norwegian har under de senaste åren ökat kapaciteten mot Asien och Nordamerika. På Nordamerika har Norwegian ökat i en sådan omfattning att de amerikanska traditionella flygbolagen minskat sin trafik från Norden på årsbasis.

### Trafikutvecklingen och flygmarknaden - Nationellt

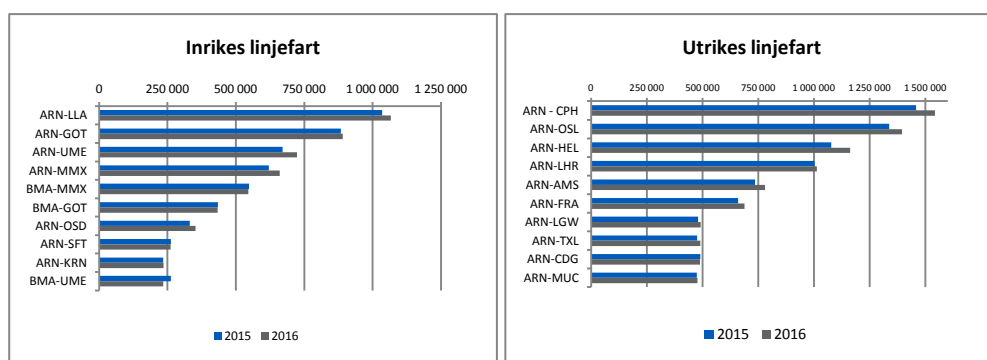
Under 2016 uppgick antalet passagerare totalt på svenska flygplatser till 36,3 miljoner, en ökning med 9,3 procent från föregående år. Utrikestrafiken ökade med 6,2 procent och antalet passagerare uppvisade 28,6 miljoner. Inrikestrafiken ökade med 3,2 procent, och antalet passagerare uppgick till 7,7 miljoner.

När det gäller de största inrikes- och utrikeslinjerna är styrkeordningen densamma som föregående år, se figur 3. Däremot uppvisade linjen Arlanda-Umeå den största ökningen med 7,7 procent, samtidigt minskade linjen Bromma-Umeå med 10,9 procent, något som kan förklaras med bl.a. tekniska problem vid övergång

från jet till turboprop på linjen. Linjerna Arlanda-Malmö och Arlanda-Östersund uppvisade en ökning med 6,4 procent respektive 6,1 procent.

Störst procentuell förändring inom utrikestrafiken stod linjen Arlanda-Helsingfors för med en ökning på 7,9 procent därefter Arlanda-Amsterdam 6,2 procent och Arlanda-Köpenhamn 5,8 procent.

Kabinfaktorn på inrikes respektive utrikes ökade. Inrikes ökade med 2,7 procent till 64,7 procent och utrikes 0,5 procent till en nivå på 74,3 procent. Detta kan jämföras med kabinfaktorn internationellt som under 2016 låg på 80,3 procent.<sup>10</sup>



Figur 4. Tio största linjerna inrikes och utrikes. Källa: Transportstyrelsen

### Marknaden

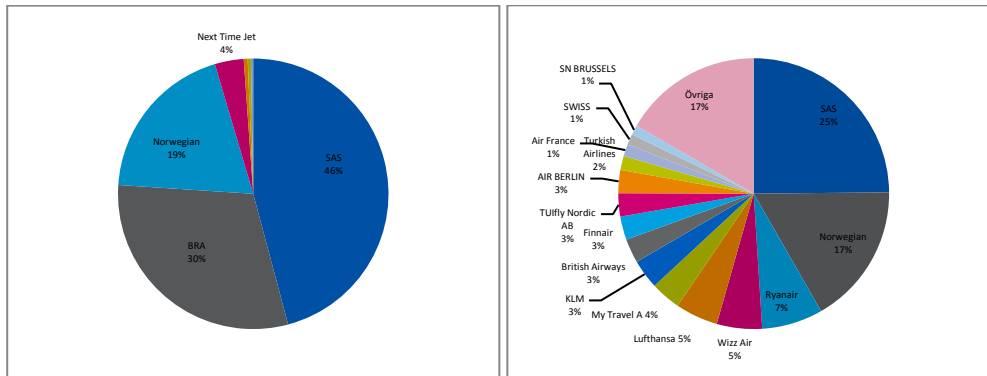
Inrikestrafiken domineras av SAS som 2016 hade 46 procent av inrikesmarknaden, en ökning med 0,5 procent från föregående år.<sup>11</sup> BRA har genom sammanslagningen av Malmö Aviation och Sverigesflyg fått en betydande marknadsandel av inrikestrafiken och har flest inrikesdestinationer bland flygbolagen. Norwegian har under 2016 en liten minskning, 0,5 procent i jämförelse med 2015.

Utrikesmarknaden uppvisar inte några större förändringar under 2016. Bland flygbolag uppvisar Norwegian störst ökning med 1,6 procent. Resterande flygbolag uppvisar marginella förändringar under 2016.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Kabinfaktor varierar beroende på region, allt från 68,0 procent för Afrika till 83,3 procent för Nordamerika. Kabinfaktor i Mellanöstern är under press med den fortsatta starka kapacitetsexpansion, snabbare än trafikillväxten. Kabinfaktor i regionen har minskat från 76,3 procent i 2015 till 74,7 procent år 2016.

<sup>11</sup> I statistiken framgår inte när SAS hyr in kapaciteten från andra flygbolag för att bedriva trafiken. Som exempel hyr SAS kapacitet på trafiken Arlanda-Visby, Arlanda-Kalmar, Arlanda-Ronneby och Arlanda-Sundsvall som trafikerar av Flybe eller CityJet. På dessa linjer där inhyrd kapacitet trafikerar rapporteras passagerartrafiken på det flygbolag med tillstånd, i detta fall Flybe eller CityJet. Detta innebär att SAS marknadsandel är större än som rapporteras till Transportstyrelsen.

<sup>12</sup> Se not 8. Flera flygbolag hyr kapacitet för att bedriva enskilda utrikeslinjen.



Figur 5. Marknadsandelar på inrikes respektive utrikes 2016.

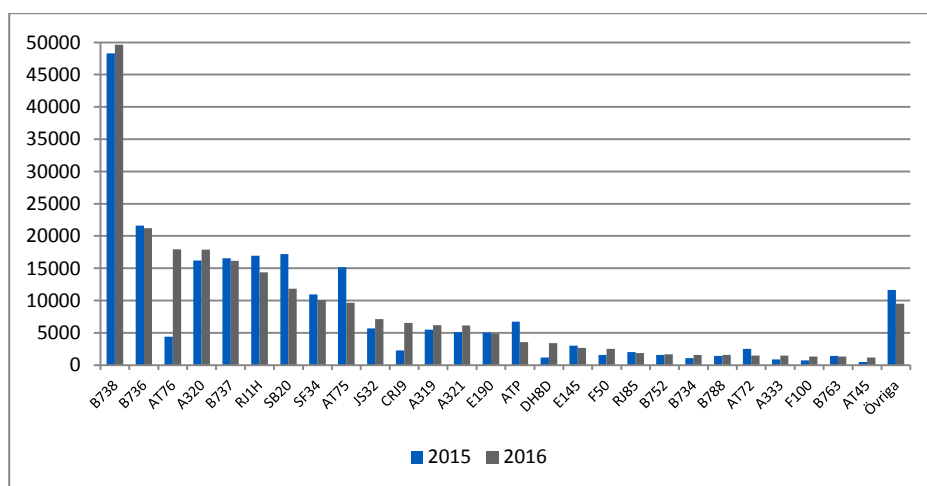
Viktiga händelser på den svenska flygmarknaden är:

- Under 2016 genomfördes sammanslagning av flygreseorganisationerna (Blekingeflyg, Flysmåland, Golden Air, Gotlandsflyg, Kalmarflyg, Kullaflyg och Sundsvallsflyg) med Malmö Aviation till ett nytt flygbolag med namnet BRA. BRA blir landets största inrikesflygbolag sett till antalet destinationer. Marknadsandelen ligger på cirka trettio procent. Flygbolaget kommer under de närmaste åren att totalt förnya flygplans flotta, då man ersätter AVRO-Jet flygplanen och S-2000 med dels Bombardiers nya C-serie med leverans under 2018 dels av nya turbopropflygplan av typen ATR-70-600 som under 2016 fasis in i bolaget.
- Flygbolaget NextJet får nya ägare. Huvudägare sedan 2012 har varit det lokala näringslivet i Örnsköldsvik genom bolagen HKF Resor AB och Höga Kusten Flyg AB. Nya ägarna blir energibolaget Katternö (Finland), bolaget Air Åland (Åland, Finland) och Magnus Ivarsson (en av NextJets grundare och VD).
- SAS fick i början av oktober 2016 sin första leverans av Airbus A320neo. Sammanlagt har SAS beställt 30 flygplan som kommer att levereras under perioden september 2016 till 2019. Flygplanen kommer att ersätta Boeing 737.
- SAS öppnade två nya interkontinentala linjer från Stockholm, nämligen Hong Kong och Los Angeles.
- Svenska fraktflygbolaget West Atlantic tog under 2016 hem ett stort postfrakttupdrag för Royal Mail i Storbritannien och Nordirland. Det nya uppdraget med start (2017) gällande i fem år, innebär investeringar i nya flygplan i form av nio Boeing 737 och tre ATP.
- Flera flygbolag inledde trafik från Svenska flygplatser under 2016.
  - WOW Air startade trafik till Reykjavik från Arlanda (och slutar även flyga från Västerås till Reykjavik)
  - Den 19 november började flygbolaget EasyJet med trafik till Lyon från Stockholm/Arlanda.

- Den 1 september började finska Finnair trafikera flyglinjen Umeå - Helsingfors.
- Det rumänska flygbolaget Blue Air började den 4 juni flyga till Stockholm/Arlanda från Bukarest.
- Den 15 april började det brittiska flygbolaget BMI Regional flyga till Norrköping från München.
- Ryanair började den 30 oktober flyga till Sofia (Bulgarien) från Stockholm/Skavsta.
- Den 8 augusti började Norwegian flyga till Madrid (Spanien) från Göteborg/Landvetter.
- Ryanair startade den 1 juni trafik till Gdansk (Polen) från Stockholm/Skavsta.
- Den 11 januari började Malmö Aviation flyga nonstop från Umeå till Göteborg/Landvetter.
- EasyJet började flyga till Östersund från London med start 11 december 2016 till 19 mars 2017.

### Flygplanstyper

Den enskilt dominerande flygplanstypen på den svenska flygmarknaden (utrikes och inrikes) är B737-800. Den största procentuella förändringen under 2016 är användandet av turbopropflygplanet ATR-76-600, som under 2016 ökade med 310 procent. Samtidigt minskade användandet av S-2000 och S-340 med 31,1 procent respektive 8,1 procent under 2016. Jetflygplanen har under 2016 legat på en oförändrad nivå i förhållandet till året innan.



Figur 6. Vanligaste flygplantypen under 2016. Källa: Transportstyrelsen.



### Flygplatsstatistik 2016

Den största procentuella ökningen under 2016 stod flygplatser med upphandlad trafik för, såsom Mora, Torsby, Sveg, Hagfors och Pajala, något som kan förklaras med att trafiken under 2014/15 var vilande och hade en sådan låg nivå att när väl trafiken återupptogs under 2016 blev ökningen påtaglig. Den upphandlade flygtrafiken uppvisade återkommande regularitetsproblem, men som under 2016 förbättrades och bidrog till den gynnsamma tillväxten för den upphandlade trafiken.

Bland de flygplatser som hade procentuellt största minskning var Säve, Kramfors och Borlänge. Säve har under de senaste åren förlorat sin status som trafikflygplats, då all tung linjetrafik flyttat till Landvetter (bl.a. har Ryanair flyttat trafiken till Landvetter). I Kramfors har Stockholmtrafiken under stor del av 2016 legat nere och i Borlänge minskade passagerartillströmningen till följd av osäkerheten med Turkiet. Av 39 flygplatser uppvisar 26 flygplatser en passagerarökning under 2016 och 13 flygplatser visade en minskning.

Flygplats	2015	2016	Förändring, %
MORA/SILJAN	4 838	7 434	53,7 %
TORSBY	2 375	3 642	53,3 %
SVEG	3 838	5 836	52,1 %
HAGFORS	2 232	2 865	28,4 %
STOCKHOLM/VÄSTERÅS	113 723	144 666	27,2 %
PAJALA	4 701	5 914	25,8 %
ÖREBRO	95 395	108 990	14,3 %
STOCKHOLM/SKAVSTA	1 811 730	2 025 055	11,8 %
ARVIDSJAUR	51 173	56 940	11,3 %
HEMAVAN TÄRNABY	13 094	14 302	9,2 %
VISBY	431 382	463 687	7,5 %
KALMAR	222 847	238 691	7,1 %
RONNEBY	216 304	231 562	7,1 %
STOCKHOLM/ARLANDA	23 142 615	24 682 465	6,7 %
ÅRE ÖSTERSUND	464 816	495 228	6,5 %
JÖNKÖPING	106 923	112 506	5,2 %
GÖTEBORG/LANDVETTER	6 158 624	6 369 397	3,4 %
SUNDSVALL TIMRÅ	271 353	280 077	3,2 %
HALMSTAD	119 959	122 930	2,5 %
MALMÖ	2 169 753	2 217 854	2,2 %
LULEÅ	1 177 211	1 197 014	1,7 %
ÄNGELHOLM	411 625	416 622	1,2 %
KIRUNA	257 561	260 318	1,1 %
UMEÅ	1 047 081	1 057 373	1,0 %
STOCKHOLM/BROMMA	2 488 779	2 503 961	0,6 %
LINKÖPING	157 346	157 780	0,3 %

TROLLHÄTTAN/VÄNERSBORG	44 425	43 740	-1,5 %
GÄLLIVARE	36 381	34 286	-5,8 %
ÖRNSKÖLDSVIK	81 182	76 178	-6,2 %
VILHELMINA	16 065	15 046	-6,3 %
SKELLEFTEÅ	300 278	280 926	-6,4 %
VÄXJÖ/KRONOBERG	185 980	172 353	-7,3 %
KARLSTAD	93 363	85 848	-8,0 %
NORRKÖPING/KUNGSÄNGEN	109 137	99 609	-8,7 %
LYCKSELE	20 023	17 851	-10,8 %
KRISTIANSTAD	35 767	30 873	-13,7 %
BORLÄNGE	32 342	26 804	-17,1 %
KRAMFORS-SOLLEFTEÅ	13 619	8 735	-35,9 %
GÖTEBORG/SÄVE	2 121	1 082	-49,0 %

Tabell 3. Passagerarstatistik 2016. Källa: Transportstyrelsen.

Stockholm-Arlanda ökade med 1,5 miljoner passagerare (6,7 procent), detta till följd av nya direktlinjer under 2016.

## Viktiga Luftfartspolitiska händelser under 2016

### *Internationellt*

En betydelsefull internationell luftfartspolitisk händelse är uppgörelsen om klimatet i samband med ICAO:s 39:e generalförsamling. Uppgörelsens syfte var att skapa ett internationellt och kostnadseffektivt styrmedel för att därigenom minska flygets klimatutsläpp, *Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA). Styrmedlet är det första i sitt slag och begränsar klimatpåverkan från en specifik sektor. Beslutet togs i överväldigande majoritet av ICAO:s medlemsstater och innebär att de 191 medlemsländerna i FN-organet ICAO, accepterat ett globalt marknadsbaserat styrmedel för att reglera det internationella flygets klimatpåverkan. Konkret innebär dekretet att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020-års nivå. Om flygets utsläpp fortsätter att öka efter år 2020 ska dessa utsläpp kompenseras genom att flygbolagen måste köpa utsläppskrediter som bidrar till att minska utsläppen inom andra sektorer. Grundförutsättningen med systemet är att samma förutsättningar ska gälla för alla flygbolag som flyger på samma flyglinjer. Syftet är att minska uppkomsten av negativa konkurrenssituationer mellan flygbolag som flyger på samma flyglinjer.

CORSIA avtalet får ses i kontext av att Parisavtalet från 2015 inte omfattade vare sig flyget eller sjöfarten, något som ökade trycket på ICAO och den internationella sjöfartsorganisationen IMO att utveckla lösningar för att även dessa sektorer ska bidra till att minska påverkan på klimatet.

**Nationellt**

Under 2016 presenteras tre luftfartspolitiska utredningar värda att beröra. Dels presenterade Anders Sundström utredningen kring Bromma flygplats framtid, dels lade regeringen fram utredningen "En svensk flygskatt" där man föreslår en eventuell flygskatt från och med 2018 och slutligen en svensk flygstrategi.

I Brommautredningen fastslår Sundström att Bromma inte kan stängas förrän avtalet mellan staten och Stockholm löper ut 2036. Däremot anser Sundström att man redan nu borde påbörja arbetet med utveckling av en fjärde bana på Arlanda, för att möjliggöra en överflyttning av Brommatrafiken efter 2036. Därmed föreslår utredaren att Bromma bör stängas efter 2036 för att möjliggöra etablering av nya bostäder.

I slutet av föregående år presenterade regeringen utredningen om skatt på flygresor. I utredningen föreslås en flygskatt från 2018 som är tänkt att utformas utifrån destination och avresande passagerare.

- För flygresor inom landet och till Europa föreslås nivån bli 80 kronor.
- För flygresor till länder som delvis ligger i en annan världsdel men gränsar till Europa, med ett avstånd om högst 6 000 kilometer från flygplatsen Stockholm/Arlanda, föreslås nivån bli 280 kronor.
- För flygresor till länder som ligger i en annan världsdel än Europa med ett avstånd längre än 6 000 kilometer från flygplatsen Stockholm/Arlanda föreslås nivån bli 430 kronor.

Enligt utredningen beräknas skatten att inbringa en nettointäkt till statskassan på 1,75–1,78 miljarder kronor per år. Under 2017 kommer utredningen på remiss, för att sedan behandlas av lagrådet för att sedan utformas till en proposition.

Under 2016 presenterade regeringen ett utkast till svensk flygstrategi, som initierades av regeringen redan under 2015. I strategin ges en överblick och faktabaserad kunskap kring den svenska flygmarknaden och som sedan skall ligga till grund för regeringens flygstrategi. I början av 2017 presenterade regeringen slutdokumentet och det mest konkreta är förslaget på att skapa ett Arlandaråd för att utveckla Arlanda flygplats. Under 2017 avser regeringen komma med en konkret strategi hur man ser på flygets utveckling.

Avslutningsvis genomförde svenska staten under 2016 en försäljning av sitt innehav av SAS med 4 procent.<sup>13</sup> Genom försäljningen minskade svenska statens ägarandel från cirka 21,4 procent till cirka 17,2 procent. Denna avyttring är i linje med regeringens önskan om ett långsiktigt minskat ägande i SAS, något som även den norska staten har aviserat, medan den danska staten inte lika tydligt aviserat en sådan avyttring.

### **SAS 70 år 2016**

Under 2016 firade flygbolaget SAS 70 år. SAS bildades genom en sammanslagning av de nationella flygbolagen i Sverige, Norge och Danmark. Första flygningen genomfördes 17 september 1946 med SAS DC-4 "Dan Viking" från Stockholm till New York, en resa som tog 25 timmar med mellanlandningar i Köpenhamn, Prestwick i Skottland och Gander på Newfoundland. Under de följande 70 åren har SAS visat prov på banbrytande innovationer i flygbranschen såsom;

- Första flygbolaget med flera stater som ägare.
- SAS lanserade världens första jorden-runt-flyglinje, in-flight entertainment system, turistklass och sovsäten.
- SAS blev första flygbolag som anställde en kvinnlig yrkespilot.
- SAS tog initiativet tillsammans med Lufthansa att bilda flygalliansen "Star Alliance".

I detta sammanhang kan noteras att Nordens äldsta flygbolag i drift är Finnair som bildades 1923, vilket gör flygbolaget till världens femte äldsta flygbolag. Till de äldsta hör även det norska flygbolaget Widerö som grundades 1934.

---

<sup>13</sup> Försäljningen genomfördes tillsammans med norska staten och tillsammans sålde staterna 23 miljoner stamaktier motsvarande cirka 7 procent av det totala antalet stamaktier i SAS.



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

[transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)  
telefon 0771-503 503