

2021-09-23
I2021/02471**Infrastrukturdepartementet**Transportstyrelsen
601 73 Norrköping

Uppdrag att analysera och lämna förslag om trängselavgifter inom den svenska luftfarten

Regeringens beslut

Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att analysera möjligheterna att införa s.k. trängselavgifter, peak pricing, inom den svenska luftfarten.

Transportstyrelsen ska belysa om och hur ett införande av trängselavgifter inom luftfarten kan effektivisera kapacitetsutnyttjandet och främja minskad miljöpåverkan utifrån de ramar som EU-regelverket och Icao:s rekommendationer ger. Uppdraget innefattar att föreslå vilken nivå på trängselavgifter som behövs för att effektivt styra mot minskad miljöpåverkan samt effektivare kapacitetsutnyttjande. Svenska erfarenheter av kapacitetsstyrande skatter och avgifter på väg respektive järnväg ska beaktas, liksom internationella erfarenheter av trängselavgifter inom luftfarten.

Oavsett Transportstyrelsens ställningstaganden i nämnda avseenden, innefattar uppdraget att lämna författningsförslag om införande av trängselavgifter. Transportstyrelsen ska i första hand redovisa ett sådant förslag inom ramen för regeringens föreskriftsbemyndigande i 6 § andra stycket lagen (2011:866) om flygplatsavgifter.

Transportstyrelsen ska analysera och redovisa förslagets konsekvenser dels för möjligheterna att nå de transportpolitiska målen och klimatmålen, dels för berörda kommersiella aktörer inom luftfarten. Vidare ska Transportstyrelsen belysa förslagets konsekvenser för flygplatsers intäkter, liksom förslagets samhällsekonomiska konsekvenser.

Vid genomförandet av uppdraget ska Transportstyrelsen inhämta synpunkter från Swedavia AB, relevanta myndigheter och andra berörda aktörer.

Uppdraget omfattar inte skatter.

Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 24 januari 2022.

Skälen för regeringens beslut

Flyget spelar en viktig roll genom att tillgodose långväga resande i hela landet. Flyget har stor betydelse ur krisberedskaps- och totalförsvars-hänseende samt för flera olika typer av samhällsviktiga transporter som t.ex. sjuktransporter, räddnings- och brandflyg. Samtidigt har regeringen i den klimatpolitiska handlingsplanen angett att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast år 2045 (prop. 2019/20:65). Regeringen anser att flygets klimatpåverkan ska minska och att flyget i högre grad bör stå för kostnaderna för sin klimatpåverkan.

Riksdagen har efter förslag från regeringen beslutat om en ändring i lagen om flygplatsavgifter som innebär att regeringen har rätt att meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl (6 § andra stycket). Regeringen beslutade den 20 juni 2021 om en ändring i förordningen (2011:867) om flygplatsavgifter som innebär att start- och landningsavgifter, som är en form av flygplatsavgifter, ska differentieras i förhållande till luftfartygs klimatpåverkan (6 §). Förordningen trädde ikraft den 1 augusti 2021 och bestämmelserna om differentierade flygplatsavgifter tillämpas första gången vid beslut om 2022 års avgifter.

Trängselavgifter är ett system för avgifter eller skatter på infrastruktur som är utsatt för trängsel. För att effektivisera kapacitetsutnyttjandet införs högre avgifter under tider då trängseln är stor. Flygplatser kan t.ex. ta ut högre avgifter för start och landning vid tider med stor efterfrågan. En sådan prisstrategi kan användas för att få ett mer effektivt utnyttjande av tillgänglig kapacitet, och därmed minska trängseln utan att behöva öka kapaciteten.

Flygtrafiken i Europa har sedan 1995 effektiviserats för att undvika trängsel och maximera kapacitetsutnyttjandet genom koordinering av Eurocontrol NMOC, Network Manager Operations Centre, genom att start- och

landningstider (s.k. slots) styrs centralt för att minimera trängseln på marken och i luften.

I dag tillämpas inte trängselavgifter inom luftfarten i Sverige. Swedavia AB lämnade 2018 inom ramen för samråd med flygplatsanvändarna ett förslag om att under 2019 införa peak pricing i passageraravgiften för Arlanda flygplats med syfte att minska behovet av ytterligare kapacitet. Swedavia AB valde slutligen att inte gå vidare med frågan om trängseldifferentiering genom peak pricing och frågan har därefter inte aktualiserats.

Differentiering av flygplatsavgifter är möjlig inom ramen för Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter, som är genomfört genom lagen om flygplatsavgifter. Reglerna träffar dock enbart flygplatser som har en större passageravolym än fem miljoner per år. Däremot differentierar Swedavia AB i dag avgifter på samtliga sina flygplatser utifrån flygplanstypens utsläpp av kväveoxider och kolväten samt buller med stöd av rekommendationer på global nivå inom FN:s organ för civil luftfart Icao, Policies om flygplatsavgifter och flygtrafik-tjänster (Doc 9082 - Nionde upplagan, 2012). Såväl direktivet och den svenska lagen som Icao-rekommendationen innehåller regler om icke-diskriminering.

På regeringens vägnar

Tomas Eneroth

Maria Gelin

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM

Finansdepartementet/BA och SKA

Miljödepartementet/KL och ME

Näringsdepartementet/BI och BSÄ

Infrastrukturdepartementet/EE, RS, TP och US