

2019-08-29  
I2019/02304/TM**Infrastrukturdepartementet**Transportstyrelsen  
601 73 Norrköping

## Uppdrag om miljöstyrande start- och landningsavgifter

### Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Transportstyrelsen att lämna förslag om start- och landningsavgifter. Uppdraget omfattar inte skatter.

I dag tillämpas differentierade miljöstyrande start- och landningsavgifter på flygplatser med fler än fem miljoner årspassagerare. I utredningen ska Transportstyrelsen analysera möjligheterna till en högre differentiering av start- och landningsavgifter mellan olika flighter och olika flygplanstyper utifrån deras miljöprestanda, inklusive klimatpåverkan och användning av biojetbränsle. Även möjligheten att genom avgifterna stimulera till alternativa in- och utflygningsprocedurer i syfte att väsentligt minska bränsleförbrukning och därmed flygets miljö- och klimatpåverkan ska analyseras. En bedömning ska göras om eventuellt flera flygplatser än i dag kan omfattas av en differentiering av avgifterna utifrån miljöprestanda. Förslag till möjlig ökad differentiering av avgifterna och eventuell utökad räckvidd ska åtföljas av författningsförslag och konsekvensbeskrivas. Hur eventuella avgiftsförändringar påverkar intäkterna för flygplatserna ska dessutom analyseras.

Vid genomförandet av uppdraget ska Transportstyrelsen inhämta synpunkter från Swedavia AB och från relevanta myndigheter. Transportstyrelsen ska också föra en dialog med andra berörda aktörer.

Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 mars 2020.

## Skälen för regeringens beslut

Regeringens ambition är att miljöavtrycket från transporter ska minska. Flygets miljöpåverkan bör därför minska och flyget bör bl.a. bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås. Användningen av energieffektiva flygplan och av mindre miljöpåverkande bränslen samt in- och utflygningsprocedurer behöver därför stimuleras. Med miljöprestanda avses flygplanstypens certifierade utsläpp av koldioxid, kväveoxider och kolväten, partiklar, kolmonoxid, svaveloxid samt buller.

I januariavtalet, den sakpolitiska överenskommelse som regeringspartierna tecknat med Centerpartiet och Liberalerna, anges att flygets klimatpåverkan ska minska, bl.a. genom att ta fram ett förslag om miljöstyrande start- och landningsavgifter.

Differentiering av start- och landningsavgifter är möjligt inom ramen för Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars om flygplatsavgifter som är genomfört i lagen (2011:866) om flygplatsavgifter. Reglerna träffar dock enbart flygplatser som har en större passagerarvolym än fem miljoner per år och Swedavia AB differentierar i dag avgifterna på Arlanda flygplats och Landvetters flygplats utifrån flygplanstypens utsläpp av kväveoxider och kolväten samt buller. I dag saknas differentiering utifrån flygplanens bränsleförbrukning eller påverkan på höghöjdseffekter. Det finns också rekommendationer på global nivå inom FN:s organ för civil luftfart Icao, Policies om flygplatsavgifter och flygtrafiktjänster (Doc 9082) – Nionde upplagan, 2012. Såväl direktivet och den svenska lagen som Icao-rekommendationen omfattar regler om icke-diskriminering. Med icke-diskriminering menas att principerna för avgiftsättning måste vara transparenta och objektiva, enskilda nationers flygföretag eller enskilda flygplanstillverkare får inte diskrimineras.

Inom Statens energimyndighets uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet har förslag väckts om att utreda möjligheter till differentiering av avgifterna, på ett teknikneutralt sätt där storleken på luftfartygets utsläpp bör vara styrande (Statens energimyndighets rapport ER 2017:14).

Biojetutredningen behandlar frågan om differentierade avgifter för att främja biojetbränsle i sitt betänkande Biojet för flyget (SOU 2019:11). Utredningens slutsats är att differentierade avgifter inte bör införas då nackdelarna med ett

sådant system överväger fördelarna. Vad gäller de rättsliga förutsättningarna är utredningens slutsats att det är oklart om differentiering av flygplatsavgifter utifrån användning av biojetbränsle är förenligt med EU-regelverket och att det är tveksamt om det är förenligt med Icao:s rekommendationer. Utredningen anger också att det saknas internationell praxis kring frågan. Utredningen analyserar inte möjligheten till differentiering utifrån flygplansbränsleförbrukning och därmed inte heller alternativa in- och utflygningsprocedurer, eftersom det låg utanför uppdraget. Biojetutredningens betänkande har remitterats.

Regeringen önskar få belyst *om* och *hur* ytterligare differentiering för att främja miljöstyrande start- och landningsavgifter är möjlig utifrån de ramar som EU-regelverket och Icao:s rekommendationer ger.

På regeringens vägnar

Anders Ygeman

Maria Gelin

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM  
Försvarsdepartementet/MFI  
Finansdepartementet/BA och SKA  
Miljödepartementet/KL och Me  
Näringsdepartementet/N och BSÄ  
Infrastrukturdepartementet/E, TP och US  
Swedavia AB