



Er ref/dnr: I2020/01875/TM

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 19 oktober 2020

Yttrande över Transportstyrelsens redovisning av regeringens uppdrag om miljöstyrande start- och landningsavgifter

Synpunkter

Coronapandemins effekter har för tillfället kraftigt minskat flygandet, men de prognoser som nu presenteras förutspår väsentligt större efterfrågan på flygresor på sikt. Oavsett nivån på framtidens flygrörelser så bör flygets återstart ske utifrån rimligare spelregler än innan pandemin och flyget bör i fortsättningen betala sina fulla miljö- och samhällskostnader.

Miljöstyrande start- och landningsavgifter kan vara ett av många verktyg för att uppnå större internalisering av miljökostnader och Naturskyddsföreningen är mycket positiva till principen och stödjer att systemet införs. För att vara trovärdigt bör det dock utformas i nära samverkan med de miljömålsansvariga myndigheterna.

Eftersom miljöstyrande start- och landningsavgifter, utifrån de ramar som globala överenskommelser sätter, sannolikt kommer att ha vissa begränsningar så behöver systemet kompletteras med andra åtgärder så som bränslebeskattning av inrikesflyget och höjd flygskatt på de sträckor där bränslebeskattning inte är möjlig.

Specifikt om förslaget

- Naturskyddsföreningen anser det rimligt att börja med Stockholm Arlanda flygplats och Göteborg Landvetter flygplats eftersom de flygplatserna omfattas av Lag (2011:866) om flygplatsavgifter.
- Lag om flygplatsavgifter bör dessutom snarast ändras för att tillåta även övriga flygplatser att inrätta miljödifferentialiserade avgifter med målet att det ska omfatta alla flygplatser med regelbunden trafik.
- Avgifterna bör inkludera så många miljöaspekter som möjligt. Utöver klimatpåverkan är exempelvis buller en viktig faktor. Om internationella överenskommelser försvårar införandet rörande vissa former av miljöpåverkan bör åtminstone övrig miljöpåverkan inkluderas i den mån reglerna tillåter. Enligt ICAO:s principer ska flygplatsavgifterna täcka

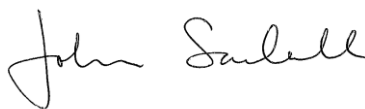
kostnaden för att driva flygplatsen och närliggande tjänster, men policyn ger bl.a. även utrymme att införa bulleravgifter och avgifter för lokala luftföroreningar.

- Avgifterna bör även fungera som en trängselskatt som prissätter den kraftigt varierande efterfrågan vid olika tidpunkter. Det jämnar ut flygrörelserna och då effektiviseras användningen av befintlig infrastruktur och behovet av dyrbara och miljöpåverkande nyinvesteringar minskar.

Detta remissvar har utarbetats av Jens Forsmark, sakkunnig hållbara transporter vid rikskansliet, med hjälp av David Kihlberg, chef för klimat- och juridikavdelningen på Naturskyddsföreningen.

För Naturskyddsföreningen

Stockholm dag som ovan



Johanna Sandahl
ordförande



David Kihlberg
chef, klimat & juridik