



i.remissvar@regeringskansliet.se,
annica.liljedahl@regeringskansliet.se (kopia)

Kopia:
Diariet
Stefan Engdahl
Lennart Kalanders
Håkan Persson
Anna Fällbom
Anders Svensson
GD kansli

Trafikverkets remissyttrande gällande Transportstyrelsens redovisning av regeringens uppdrag om miljöstyrande start- och landningsavgifter

Sammanfattning

Trafikverket stödjer förslaget, med förbehållet att konsekvensanalysen behöver fördjupas i det fortsatta arbetet med föreskrifter i syfte att belysa hur bestämmelserna kan komma att påverka tillgängligheten.

Yttrande

Trafikverket har tagit del av förslaget med avseende på hur den allmänna trafikplikten beskrivs och påverkas, förslagets möjlighet att driva omställningen för flyget ur Trafikverkets perspektiv och med avseende på upphandlad flygtrafik, samt om och i så fall hur förslaget kan påverka tillgängligheten.

Flygtrafik som trafikerar Arlanda, vilket är aktuellt för merparten av den upphandlade trafiken idag, kan om förslaget realiserar komma att drabbas av högre avgifter vid ytterligare differentiering av start- och landningsavgifter. Den av Trafikverket upphandlade trafiken bedrivs till stor del med äldre flygplan. De uppfyller givetvis relevanta miljöstandarder men sådana äldre flygplansmodeller har normalt inte lika energieffektiva motorer som nyare flygplan. Om start- och landningsavgifterna ökar på grund av högre differentiering av avgifterna utifrån miljöprestanda kommer detta därmed att kunna resultera i ökade kostnader för upphandlad trafik.

Då Trafikverket sannolikt skulle behöva kompensera för avgiftshöjningen genom höjd ersättning till upphandlad trafik skulle detta få som resultat att styrningen mot minskade utsläpp inte skulle få avsedd effekt på den upphandlade trafiken. Införandet av miljöstyrande start- och landningsavgifter skulle därmed inte utgöra ett incitament för flygbolagen i fråga att minska sin klimatpåverkan. En viss fördyring av avgifterna bör dock kunna begränsas om det i den allmänna trafikplikten och i upphandlingen framledes ställs krav på åtgärder för minskad klimatpåverkan.

Av Transportstyrelsens redovisning framgår att efter en utvärdering kan även fler flygplatser åläggas att inrätta klimattendifferentierade avgifter genom ändring i lagen om flygplatsavgifter. Trafikverket har inget att anmärka på detta resonemang men vill i sammanhanget peka på att om modellen med klimattendifferentierade avgifter tillämpas vid små regionala flygplatser finns det risk för att kostnaderna överstiger nyttan, detta då flygplatserna normalt har väldigt små volymer trafik.

Det som styr Trafikverkets upphandling av bland annat flygtrafik är att säkerställa tillgängligheten. Effekten av förslaget bör därmed i första hand inte bli att antalet frekvenser minskar utan att kostnaden ökar. Så länge Trafikverket kan kompensera för detta, genom prioriteringar bland upphandlad trafik eller genom ökat anslag, bör inga förändringar uppstå med avseende på tillgängligheten.

Förslaget skulle, om avgiften blir alltför ekonomiskt betungande för flygbolag som genom ökad differentiering får en stor avgiftshöjning, kunna leda till att trafik som idag bedrivs kommersiellt upphör. Som en följd skulle det kunna uppstå behov av att allmän trafikplikt införs på fler linjer eller genom direkta uppdrag till Trafikverket. Det bedöms i och för sig inte sannolikt att avgifterna blir så mycket högre att denna effekt uppstår, men i samband med



ekonomiska förluster som flygbolagen har fått, som en följd av den pågående pandemin, kan det inte uteslutas att bolagen har begränsade förutsättningar att klara ökade kostnader nu och en period framåt.

En annan möjlig effekt kan vara att flygbolag som av olika skäl inte behöver eller, i syfte att undvika höjda avgifter eller för att slippa klimatanpassa sina flygplan och sin verksamhet, inte vill flyga till och från Arlanda eller Landvetter skulle kunna välja att trafikera andra destinationer i stället.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit strategisk planerare Katarina Wigler. I den slutliga handläggningen har chefen för verksamhetsområde Planering Stefan Engdahl, chefen för Nationell planering Lennart Kalander och chefen för enheten Strategisk planering Håkan Persson, som remissyttrandet är förankrat hos, deltagit. Samråd har skett med chefen för enheten Avtal och finansiering Anna Fällbom med flera vid samma enhet och med strategen Anders Svensson.

Lena Erixon
Generaldirektör