

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Via E-post

Stockholm 2021-01-27

Ref I2020/01875/TM

Kompletterande underhandsremiss – ändring av lag om flygplatsavgifter

Transportföretagen har mottagit förslag till lag om ändring av lagen (2011:866) om flygplatsavgifter på kompletterande underhandsremiss. Transportföretagen har tidigare besvarat remiss av Transportstyrelsens redovisning av regeringens uppdrag om miljöstyrande start- och landningsavgifter.¹

Förslaget till lagändring motiveras av Infrastrukturdepartementet med att det krävs en ändring av lagen för att möjliggöra ett kravställande att flygplatsavgifter *ska* differentieras av miljöskäl.

Infrastrukturdepartementet skriver (s. 5):

”I Transportstyrelsens slutrapport lämnas inget förslag till bemyndigande i lag utan förslaget utgår från att ett sådant bemyndigande finns. I denna lagrådsremiss behandlas det bemyndigande som krävs för att regeringen ska kunna genomföra sådana förändringar som rapporten föreslår.”

Miljödifferentierade flygplatsavgifter används idag i överensstämmelse med direktiv (EG) nr 2009/12 om flygplatsavgifter² på Swedavia AB:s flygplatser (till exempel emissions- och bulleravgifter) vilket även har återgetts i Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdraget. Transportföretagen förstår att det underliggande motivet till den nu föreslagna lagändringen är genomförandet av ett delmoment i Januariöverenskommelsens p.32 i syfte att ställa krav på miljödifferentierade start- och landningsavgifter.

Transportföretagen är införstådda med att Infrastrukturdepartementet i underhandsremissen endast önskar synpunkter på förslaget till lagändring i 6 § om icke-diskriminering och bemyndigandet.

Vi är även införstådda med Infrastrukturdepartementets motivering till lagförslaget.

Även om vi inte motsätter oss förslaget till lagändring kan lämpligheten i att regeringen i lag ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl diskuteras eftersom någon motsvarande skrivelse inte finns i det EU-direktiv som lagen om flygplatsavgifter genomför (däremot möjliggör EU-direktivet för differentiering av

¹ Sämt till Infrastrukturdepartementet den 30 november, 2020

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter



flygplatsavgifter genom samråd). EU-direktivet reglerar framförallt relationen mellan flygplats och flygbolag och fastställer hur samråd om flygplatsavgifter ska ske. Lagförslaget går utöver detta och kan därmed betraktas som en form av överimplementering, utanför direktivets intentioner, av ett EU-direktiv vilket är en företeelse som riksdagen har kritiserat.³

För oss väcker det förstås även frågor om på vilket sätt denna, eller framtida regeringar, kommer att använda föreskriftsrätten, i vilken omfattning samt tidpunkt. Vi förstår dock att dessa frågor *inte* är föremål för underhandsremissen.

Men Transportföretagen önskar ändå framföra att regeringen ikläder sig ett stort ansvar att hantera bemyndigandet på ett väl avvägt sätt, inte minst med hänsyn till den extraordinära situation som råder på transportmarknaden till följd av coronapandemin vilket medför att flygtrafiken under lång tid framöver kommer att vara mycket begränsad.

Flygbranschens framtidsutsikter är nu sämre än i november när Transportföretagen svarade på föregående remiss vilket innebär att vägen till återhämtning och en normal trafikvolym är längre.

Coronapandemin försvårar flygbolagens tidtabellsplanering samt val av luftfartyg (vilket påverkar avgiften) på en viss destination eftersom efterfrågan på resor är mycket låg och svår att förutsäga. Transportföretagen står tydligt bakom incitament för ett mer klimatsmart flyg, och just avgifter är en viktig komponent i flygbranschens färdplan för fossilfrihet⁴, men vi betonar samtidigt att tillkommande administrativa kostnader för flygplatser och flygbolag är svåra att bära just nu. Därför är tidpunkten för införandet samt dimensioneringen av miljöstyrande start- och landningsavgifter central och bör hanteras på den administrativa nivå där den samlade kunskapen om flygbranschens villkor finns. Ovan frågor är dock av sådan art att de bör kunna hanteras i samrådet mellan flygplats och flygbolag givet rätt förutsättningar.

Ett alternativt förslag är att bemyndigandet omformuleras något i syfte att möjliggöra för regeringen att delegera till en ansvarig myndighet, till exempel någon av transportmyndigheterna med god sakkunskap om infrastrukturavgifter och transportmarknaden.

Infrastukturdepartementets förslag till lag om ändring av lagen (2011:866) om flygplatsavgifter (6 §)	Alternativt förslag till lag om ändring av lagen (2011:866) om flygplatsavgifter (6 §)
Regeringen får meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl.	Regeringen <i>eller den myndighet som regeringen bestämmer</i> får meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl.

³ Se till exempel näringsutskottets betänkande 2018/19:NU7 (Riksdagsskrivelse 2018/19:166)

⁴ Fossilfritt Sverige, färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen (2018):

<https://fossilfritt Sverige.se/roadmap/flygbranschen/>

Slutligen vill Transportföretagen även framföra att denna mening i lagrådsremissen inte är vad vi avsåg i remissvaret (s. 7):

”Kammarrätten i Jönköping, Naturvårdsverket, Transportföretagen och Umeå kommun anser att det är svårt att bedöma förslaget effekter på klimatet men att förslaget ändå kan ge ett signalvärde om miljöns betydelse.”

Vi avsåg närmast att uppmärksamma Infrastrukturdepartementet på slutsatsen i Transportstyrelsens redovisning om att kostnaderna kan riskera att överväga nyttan. Vi ber om ursäkt om vårt remissvar var otydligt på denna punkt.

Transportföretagen står som alltid till Infrastrukturdepartementets förfogande för uppföljande dialog eller frågor.

Med vänlig hälsning

Fredrik Kämpfe, branschchef Transportföretagen – Flyg