

Ärendenummer
TRV 2022/15983
Motpartens ärendenummer
I2022/00206

Dokumentdatum
2022-05-13

Mottagare
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Diariet
GD-sekreterare
Webb-och projektstöd
Lennart Kaland
Håkan Persson

Svar på remiss gällande trängselavgifter inom luftfart

Trafikverket har tagit del av Transportstyrelsens rapport om förslag till trängselavgifter inom den svenska luftfarten. Mot bakgrund av de marginella effekter på kapaciteten förslaget bedöms få i relation till dess sannolika påverkan på tillgängligheten, behovet av insatser hos statliga och privata aktörer samt att förslaget saknar stöd i internationell forskning kring användning av avgifter för att minska trängsel, stödjer inte Trafikverket förslaget.

Nedan framgår skälen för Trafikverkets yttrande.

Effekter för tillgängligheten

Rapporten innehåller begränsade resonemang vad gäller förslagets sannolika effekter på tillgängligheten. Trafikverket gör i tillägg till rapporten följande bedömning.

Den föreslagna trängselavgiften skulle slå speciellt mot flygbolag som flyger mot ett nav, s.k. hub-and-spoke, där Arlanda utgör navet. Förslaget skulle därmed leda till en snedvriden konkurrens mellan de olika affärsmodeller som flygbolagen tillämpar och innebära försämrade förutsättningar för flygbolag med modellen hub-and-spoke. I och med denna effekt går förslaget dessutom rakt emot den svenska flygstrategin. Enligt strategin är Arlanda flygplats bland annat det centrala navet för inrikestrafiken som möjliggör ett stort utbud av regionala linjer i hela landet, och strategins inriktning är att stärka Arlandas roll som nav och storflygplats. Utifrån ovan beskrivna effekter riskerar förslaget att motverka önskad utveckling.

Även om antalet tjänsteresor för dagen, s.k. endagsförrättningar, skulle minska så kommer den föreslagna modellen att slå mot tillgängligheten och riskerar att få en negativ påverkan på upphandlad flygtrafik så till vida att statens kostnader ökar. Till skillnad mot vissa andra destinationer där det kan finnas andra transportslag att nyttja saknas denna möjlighet för den upphandlade flygtrafiken. En trängselavgift riskerar även att försämra hela-

Ärendenummer
TRV 2022/15983
Motpartens ärendenummer
I2022/00206

Dokumentdatum
2022-05-13

resan-perspektivet för resenärerna och försvåra deras möjligheter att nå sin slutdestination inom ett för resenären rimligt tidsintervall.

Genom förslaget blir det vidare dyrare och därmed potentiellt svårare för ett flygbolag att upprätthålla sina slottider: om bolaget behöver ändra sina avgångar som en följd av avgiften kommer det att påverka slottiderna vid alla de destinationer där sådana krävs.

Effekter för minskad klimatpåverkan

När det gäller effekter i form av en minskad påverkan på klimatet blir dessa sannolikt väldigt små enligt Transportstyrelsens bedömning. Trafikverket delar denna bedömning och konstaterar att förslaget inte bör genomföras med syftet att uppnå miljöeffekter.

Effekterna på miljö och klimat beskrivs mycket knapphändigt i avsnitten 6.9 och 6.10. Trafikverket hade gärna sett att effekterna på miljö och klimat hade kvantifierats på något sätt, såsom genom ett räkneexempel, för att visa hur många ton CO₂ det skulle kunna handla om.

Behov av att utveckla konsekvenserna

Trafikverket konstaterar mot bakgrund av ovan angivna skäl att det finns ett behov av att utveckla konsekvensanalysen vad gäller såväl tillgänglighet och kapacitet som miljöaspekter. En mer utförlig konsekvensbeskrivning hade underlättat för remissinstanserna i dessas bedömning.

Särskilt om användning av avgifter för att minska trängsel

Det finns omfattande internationell forskning om användning av avgifter för att minska trängsel och förseningar. I rapporten hänvisar man till några få referenser men verkar inte fokusera på resultaten. Bland annat förs fram att ”Det råder en relativt stor samstämmighet bland forskare gällande ekonomiska teorier om användningen av trängselavgifter för att minska trängsel och förseningar på flygplatser”. Trafikverket kan dock konstatera att detta inte stämmer: mycket av litteraturen handlar om varför trängselavgifter på flygplatser inte fungerar särskilt bra, och en av de referenser som sker i rapporten heter just ”Solving airside airport congestion: Why peak runway pricing is not working”. Trafikverket menar att en bättre lösning vad gäller trängsel och förseningar vid flygplatser vore att ersätta dagens process för slot-allokering med en bättre sådan. Det finns enligt Trafikverkets bedömning redan nu en del realistiska förslag i litteraturen, såsom slot trading.

Ärendenummer
TRV 2022/15983
Motpartens ärendenummer
I2022/00206

Dokumentdatum
2022-05-13

Sammanfattning

Förslaget bedöms enligt rapporten leda till relativt sett marginella effekter på kapaciteten och bedömningarna är i tillägg till detta förbundna med osäkerheter. Rapporten visar vidare att det med hänsyn till de låga effekterna krävs en kraftig höjning av startavgifterna för att det ska få en märkbar effekt på antalet rörelser, dvs. starter och landningar. Effekten av kraftiga höjningar riskerar dock att påverka tillgängligheten negativt och att minska betydelsen av Arlanda som nav. Förslaget saknar även stöd i den internationella forskning som finns kring användning av avgifter för att minska trängsel.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit strategisk planerare Katarina Wigler. I den slutliga handläggningen har chefen för Planering Stefan Engdahl, chefen för Nationell planering Lennart Kalander och chefen för enheten Strategisk planering Håkan Persson deltagit.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Katarina Wigler
Strategisk planerare

katarina.wigler@trafikverket.se
Direkt: 010-123 65 27
Mobil: 072-085 14 88

Trafikverket

Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2022/15983, Motpartens ärendenummer I2022/00206, Dokumentdatum 2022-05-13, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.