

Anna Wilson  
0709-263177  
anna.wilson@svensktflyg.se

2016-06-10

Miljö- och energidepartementet  
Regeringskansliet  
103 33 Stockholm  
[www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)  
[petter.hojem@regeringskansliet.se](mailto:petter.hojem@regeringskansliet.se)

## REMISSVAR - SOU 2016:21 "ETT KLIMATPOLITISKT RAMVERK FÖR SVERIGE"

Svenskt Flyg har tagit del av sou 2016:21 avseende ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige och lämnar här sitt remissvar.

Svenskt Flyg ansluter sig samtidigt till Swedavias, Transportföretagens och Svenskt Näringslivs remissvar.

Klimatfrågan är av sådan betydelse att den i största möjliga utsträckning bör separeras från mer kortsiktiga politiska beslut. Långsiktighet och transparens blir därmed två nyckelfaktorer i det klimatpolitiska ramverket tillsammans med frågor kring hur klimatpolitiken ska hanteras regulatoriskt samt i en internationell kontext. Om Sverige skall vara en internationell förebild krävs t.ex. inte enbart extra långtgående utsläppsmål och tuffa ekonomiska styrmedel för att uppnå dessa, utan också att visa omsorg om näringslivets konkurrenskraft och därmed fortsatt tillväxt i ekonomin. Svenskt Flyg anser att analyser av konsekvenser med olika mål vad gäller klimatpolitiken ges alldeles för liten plats i betänkandet. Svenskt Flyg vill även uppmärksamma att flyget ingår i en global överenskommelse med olika delmål fram till 2050. Hela flygnäringen inriktar sedan länge sitt arbete mot detta mål som innebär att år 2010-2020 ska bränsleeffektiviteten öka med 1,5% varje år, idag når vi ca 1,7%. 2020-2050 ska trafiktillväxten vara koldioxidneutral och 2050 ska koldioxidutsläppen vara halverade jmf med 2005. Vi har även en nationell ambition om att nå ett fossilfritt inrikesflyget 2030. En grundförutsättning för ett effektivt arbete och att nå dessa mål är att det finns rätt incitament för en nödvändig utveckling, effektivisering och omställning.

### Sammanfattande slutsatser

- Svenskt Flyg önskar att inrikesflygets roll och stora betydelse för Sverige klarläggs i det klimatpolitiska ramverket.
- Produktion av icke fossilt flygbränsle bör ha hög prioritet då detta kan få en snabb och kostnadseffektiv distribution ut i systemet med motsvarande reella utsläppsminskningar som följd. Svenskt Flyg uppmanar regeringen att utreda möjligheterna för att skapa incitament för en nationell produktion av icke fossilt flygbränsle. I de underlag som redogörs för i SOU:n framgår att ett stort antal branscher kommer att efterfråga icke fossilt bränsle. Det finns dock ingen plan för vilken eller vilka branscher som ska prioriteras när det gäller tillgången till dessa bränslen. Svenskt Flyg önskar att ett klimatpolitiskt ramverk tydligt redogör för hur den inrikes luftfarten ska hanteras och prioriteras. Ur Svenskt Flygs perspektiv bör produktion av långsiktigt hållbart icke fossilt flygbränsle ha hög prioritet. Detta då det kan användas med dagens flygplan och dagens bränsleinfrastruktur och därmed kan få en snabb och kostnadseffektiv distribution ut i systemet med motsvarande reella utsläppsminskningar.

Anna Wilson  
0709-263177  
anna.wilson@svensktflyg.se

- Svenskt Flyg vill lyfta möjligheten till export av miljöteknik inom flyget. Svenska företag tillverkar komponenter till i stort sett alla moderna flygplan som säljs idag. Genom satsningar på demonstratorer och på det nationella flygforskningsprogrammet NFFP samt förstärka det offentliga engagemanget i de strategiska innovationsområdena kan vi snabbare nå minskade utsläpp på global nivå.
- Sverige ska aktivt arbeta för införandet av Single European Sky inom Europa som väl implementerat skulle kunna minska miljöpåverkan för varje flygning inom Europa med ca 10% genom att vi flyger kortare och rakare flygsträckor genom Europa. Om flygnäringen i Sverige kan driva fortsatt utveckling av automationslösningar i flygtrafikledningen och dess system för att öka så kan vi exportera hållbara luftrum och morgondagens luftrumstrategier.
- Svenskt Flyg vill särskilt säkerställa att långsiktiga klimatmål inte bidrar till att minska mobiliteten samt tillgängligheten inom samt till och från Sverige. Denna grundförutsättning bör slås fast i ett svenskt klimatpolitiskt ramverk.
- Svenskt Flyg instämmer i slutsatsen att internationell luftfart inte bör omfattas av det klimatpolitiska ramverket. Svenskt Flyg vill vara tydliga med att utsläppen från flyg som startar från svenska flygplatser primärt bör hanteras via internationella överenskommelser och regleringar. Flyg inom EU inkluderas för övrigt redan idag i handelssystemet för utsläppsrätter (ETS), vilket märkligt nog inte nämns i betänkandet, men talar för att det bör vara på lägst EU-nivå som eventuella ytterligare åtgärder vidtas vad gäller flygets klimatpåverkan. Det genuint verkningsfulla ekonomiska styrmedlet som kan bidra till minskade utsläpp av koldioxid inom flyget är ett globalt system för handel med utsläppsrätter. Flyget som enda internationella sektor därför inom ramen för FN:s flygorgan ICAO enats om att under 2016 utarbeta ett globalt marknadsbaserat system för att hantera frågan. Systemet ska kunna tillämpas från 2020. Detta bör ersätta alla nationella eller regionala regleringar eller avgifter vad gäller utsläpp. Svensk flygnäring stöder fullt ut detta beslut. Regeringen behöver ta en aktiv roll i utformandet av ett globalt handelssystem för hantering av flygets utsläpp och därmed undvika nationella särlösningar.
- Svenskt Flyg välkomnar skrivningarna om att konsumtionsperspektivet bör lämnas utanför ett långsiktigt utsläppsmål och håller med om att konsumtionsperspektivet har stora metodmässiga brister.
- I underlaget förordas att ett skärpt ramverk bygger på att andra länder gör samma sak. Svenskt Flyg saknar en konsekvensanalys avseende hur det svenska klimatmålsarbetet ska utformas om andra länder inte gör samma sak och vad det i så fall får för konsekvenser för näringsliv och medborgare i Sverige.

Vänliga hälsningar

Anna Wilson  
Generalsekreterare  
Föreningen Svenskt Flyg