

Ärendenummer
TRV2024/101969
Motpartens ärendenummer
LI2024/01687

Dokumentdatum
2024-11-20

Konfidentialitetsnivå
2 Intern

Mottagare
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Diariet
GD-sekreterare
Webb- och projektstöd
Ärendeberedning Planering
Lennart Kalander
Håkan Persson

Trafikverkets remissvar på promemorian om kompletterande bestämmelser för RefueIEU Aviation

Trafikverket har tagit del av innehållet i promemorian och instämmer överlag i promemorians beskrivning och dess innehåll, men har några inspel och upplysningar.

Stärk systemperspektivet på luftfartens omställning

Trafikverket ser positivt på att det ställs krav på att blanda in hållbara flygbränslen och därmed möjliggöra för flyget att vara en del i att uppnå målen i den gröna given. Förordningen kommer bl.a. att ställa krav på bränsleleverantörer att vid unionsflygplatser tillhandahålla hållbara flygbränslen och efter 2030 även syntetiska bränslen. Givet dessa krav så finns det anledningen att se flyget än mer utifrån ett systemperspektiv. Detta gäller särskilt infrastrukturen för kommande el- och vätgasflyg. Även om dessa alternativ inte omfattas av förordningen så finns det exempelvis i beaktandesats 32 formuleringar som beskriver att det är viktigt att flygplatserna vidtar nödvändiga åtgärder för att underlätta tillgången till lämplig infrastruktur. Även om den nödvändiga infrastrukturen för el- och vätgasflyg finns på en större flygplats behöver samma infrastruktur även finnas på andra, ofta mindre, flygplatser för att hantera eventuella framtida el- och vätgasflyg. De mindre flygplatsernas utmaningar vad gäller ekonomiska förutsättningar gör det särskilt angeläget att klargöra hur dessa flygplatser kommer att kunna vara en del av omställningen. Trafikverket har övergripande belyst flygplatsernas ekonomiska förutsättningar att minska

Ärendenummer
TRV2024/101969
Motpartens ärendenummer
LI2024/01687

Dokumentdatum
2024-11-20

flygets klimatpåverkan i underlagsrapporten Luftfart till inriktningsunderlaget 2026–2037.¹

Ambulansflyg kan betraktas som kommersiell flygtrafik

Fyra av de fem unionsflygplatserna som omfattas av förordningen är även utpekade beredskapsflygplatser. Det innebär att flygplatserna dygnet runt ska hålla en beredskap att ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för, t.ex. ambulansflyg, räddningstjänst, kustbevakning, brandflyg samt andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret. Trafikverket konstaterar att den svenska reduktionsplikten för flygfotogen inte undantog flygningar för exempelvis sjukvårdsinsatser medan det är oklart om den nya EU-förordningen gör det. Av beaktandesats 17 framgår att den inte bör tillämpas på flygningar för medicinska ändamål. I regeringens promemoria konstaterar man att dessa flygningar är undantagna. Trafikverket finner inte att det finns tillräckligt stöd för att påstå detta då ambulansflyg är att betrakta som kommersiella och omfattar transport av såväl passagerare som gods. Det kan inte uteslutas att sådana flygningar kan falla in under förordningens krav i art. 3 punkt 3. Trafikverket skulle gärna se att det säkerställs att operatörer som utför flygningar av samhällsviktig karaktär såsom sjukvårdsrelaterade transporter medges undantag från förordningens krav mot bakgrund av de skäl som anges i beaktandesats 17. Det bör även noteras att fullödlig statistik kring sjukvårdsrelaterade transporter inte samlas in löpande och det saknas krav på sådan sammanställning.

Förtydligande om vilka flygplatser som omfattas i Sverige

Förordningen omfattar s.k. unionsflygplatser med en årlig passagerarmängd om minst 800 000 passagerare eller över 100 000 ton gods årligen. Promemorian uppger att de flygplatser som omfattas i Sverige kommer vara Göteborg Landvetter flygplats, Luleå Kallax flygplats, Malmö Sturup flygplats, Stockholm Arlanda flygplats och Stockholm Bromma flygplats. Trafikverket vill i sammanhanget uppmärksamma regeringen, med det besked som kom den 17 september att flygbolaget BRA avser flytta sin trafik till Arlanda, att med största sannolikhet kommer Bromma på grund av vikande passagerarsiffror inte längre att omfattas av kraven i förordningen. Enligt Transportstyrelsens statistik är det framförallt Stockholm Skavsta flygplats och Umeå flygplats som kan komma att omfattas av förordningen i en relativt

¹ [Luftfart, Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026 - 2037](#) (se sid. 53-55)

Ärendenummer
TRV2024/101969
Motpartens ärendenummer
LI2024/01687

Dokumentdatum
2024-11-20

nära framtid beroende på trafikutvecklingen på dessa flygplatser. Under 2023 hade de båda flygplatserna omkring 685 000 passagerare vardera årligen.²

Om intäkterna från sanktionsavgifterna

I promemorian på sida 20 informerar regeringen om artikel 12 punkt 10 om intäkter från sanktionsavgifterna och att dessa bör användas till att stödja forsknings- och innovationsprojekt. Trafikverket vill i sammanhanget upplysa om att myndigheten årligen finansierar bl.a. luftfartsrelaterade projekt med statliga medel i enlighet med regleringsbrevet. Nivån på intäkten från sanktionsavgifter behöver dock inte korrespondera mot storleken på exempelvis Trafikverkets forskningsmedel som går mot luftfart. Om det vore så att aktörerna uppfyller kraven i förordningen och det skulle medföra att sanktionsavgifterna blir låga, vilket i sig skulle kunna leda till slutsatsen att exempelvis Trafikverkets forskningsmedel för luftfart minskas, anser Trafikverket att detta vore olyckligt. Detta då det är viktigt att bibehålla finansieringsmöjligheterna för forskning och innovationsprojekt motsvarande dagens nivå av finansiering av i syfte att stärka den svenska konkurrenskraften och kompetensen på området i strävan efter att uppnå politiska målsättningar.

Trafikverket förstår det som att det är regeringen som efter att ha fått in uppgifter från Transportstyrelsen och Statens energimyndighet kommer att ansvara för att från och med 25 september 2026 och därefter vart femte år offentliggöra en rapport om användningen av de sammanlagda intäkterna från sanktionsavgifterna. Trafikverket önskar i sammanhanget t upplysa att det är flera myndigheter som finansierar forskning relaterad till luftfarten, däribland Trafikverket, Statens Energimyndighet och Vinnova. Det kan även finnas andra myndigheter och offentliga aktörer som finansierar luftfartsforskning i Sverige.

Förordningen omfattar även upphandlad flygtrafik

Som Trafikverket tolkar det omfattas även upphandlad flygtrafik av förordningens krav. Således kommer kraven att blanda in hållbart flygbränsle gälla för de linjer som trafikerar Stockholm-Arlanda flygplats. Detta kan komma att medföra ökade kostnader då hållbart flygbränsle är dyrare än konventionellt jetbränsle i dagsläget. Trafikverket önskar i sammanhanget uppmärksamma regeringen på att det därmed kan bli något dyrare att handla upp flygtrafiken i framtiden. Detta är avhängigt marknadspriset för hållbara

² https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/luftfart/statistik_och_analys/flygplatsstatistik-excelfiler/240115-passagerarfrekvens-per-flygplats.xlsx

Ärendenummer
TRV2024/101969
Motpartens ärendenummer
LI2024/01687

Dokumentdatum
2024-11-20

flygbränslen och hänger ihop med hur fort en ökad produktionskapacitet går att få till. Därtill kan det reviderade handelssystemet med utsläppsrätter (EU ETS) riskera att öka kostnaderna för att bedriva luftfartsverksamhet. Detta kan även medföra kostnadsökningar i den trafik som Trafikverket handlar upp inom ramen för allmän trafikplikt. Trafikverket följer utvecklingen bl.a. av marknadspriset för Jet-A1 och hållbara flygbränslen som en del i vår omvärldsbevakning av luftfarten tillsammans med Transportstyrelsen.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit strategisk planerare Max Ohlsson. I den slutliga handläggningen har Planeringsdirektören Ulrika Geeraedts, chefen för Nationell planering Lennart Kalander och chefen för enheten Strategisk planering Håkan Persson deltagit.

Roberto Maiorana

Generaldirektör

Max Ohlsson
Strategisk planerare

max.ohlsson@trafikverket.se
Direkt: 010-124 24 67
Mobil: 070-346 9662

Trafikverket

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

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV2024/101969, Motpartens ärendenummer LI2024/01687, Dokumentdatum 2024-11-20, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.2 Intern

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Max Ohlsson
Nationell planering
Direkt: 010-124 24 67
Mobil: 070-346 96 62

Ärendenummer
TRV2024/101969
Motpartens ärendenummer
LI2024/01687

Dokumentdatum
2024-11-20

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.