

Remissvar från Föreningen Svenskt Flyg relaterat till Regeringens utredning rörande Reduktionsplikt för flygbränsle SOU 2019:11

Föreningen Svenskt Flyg, som fyller 25 år 2019, består av följande medlemmar i september 2019; BRA flygbolag, Swedavia statens flygplatser, Sveriges Regionala Flygplatser SRF, Luftfartsverket LFV, samt tillverkarna Saab AB och GKN, som tillsammans utgör kärnan i den svenska flygtransportbranschen.

Svenskt Flyg tycker att utredningens huvudförslag att införa reduktionsplikt är en riktig satsning för att göra flyget mer hållbart.

Föreningen har på regeringens initiativ inom Fossilfritt Sverige tagit fram en färdplan för ett fossilfritt inrikesflyg 2030 och allt flyg som startar i landet 2045. Reduktionsplikten är en bra satsning för att uppnå dessa mål.

Detta förslag om reduktionsplikt ger möjlighet att framställa biojetbränsle i Sverige, ett av få länder som kan framställa tillräckligt med biojetbränsle för nationellt bruk med egen råvara inom landet. Detta ger Sverige en möjlighet att vara i framkant med den teknologi som industrin väljer för framtagningen. Utredningen beskriver väl den komplexitet som finns i att göra rätt val av teknologi. Ett val av teknologi som förhoppningsvis snabbt kan göras så att inhemska produktion kan startas. Det är viktigt att de utredningar om detta som pågår snabbt avslutas så att en första anläggning kan byggas.

Svenskt Flyg har inte möjlighet att analysera om utredningens prisprognos på det lokalt framställda biojetbränslet är realistiskt. Föreningen vill i detta sammanhang understryka att flyget är ytterligt kostnadskänsligt och i synnerhet inrikesflyget. Ökade kostnader ger minskad efterfrågan och i längden nedläggning av trafiksvaga inrikeslinjer. Den kostnad som uppstår vid 30% inblandning enligt utredningens analys kommer att öka biljettpriserna signifikant.

Flygets betydelse för att hela landet ska leva kan inte nog överskattas. Flyget är det enda globala transportslaget, och även en liten flygplats med förbindelse till de för Sverige aktuella naven i ARN, CPH, AMS och HEL, får på detta sätt en världstäckande placering för internationella transporter av passagerare och högvärdigt gods. Snabba och effektiva transporter är ofta ett krav, inte minst för internationella investeringar, och en flyglinjes vara eller inte kan innebära en positiv framtid eller i värsta fall nedläggning av näringslivet i mindre orter.

Inrikesflyget i Sverige har, justerat för konjunkturvariationer, legat på samma nivå sedan 1990. Flertalet flygbolag som för 20 år sedan var aktiva på marknaden har gått i konkurs på grund av svag lönsamhet och en priskänslig marknad. Som kollektivtrafik är i flyget i en särställning då huvudparten drivs utan offentliga subventioner, dvs det bär sina egna kostnader till fullo.

Få flygbolag som bedriver inrikes flygtrafik har svenska ägare, dvs beslut och investeringar sker inte i Sverige. Det är oroväckande att svenskt kapital inte söker sig till svensk flygnäring.

Det enda flygplanet i västvärlden i produktion men mindre än 70 stolar (CS-25) utvecklades på 80 talet. Flygplansflottan för regionalflyg åldras snabbt. I de flesta marknader inom OECD är regionalflyget olönsamt på grund av höga kostnader, och inga nya flygplan eller motorer i den här klassen är under utveckling.

Det finns därför skäl att starkt ifrågasätta om mindre destinationer, som ofta har dåliga kommunikationer med Stockholm och inga tågförbindelser, kommer att ha flyglinjer i framtiden, om det inte föreligger subventioner från stat eller kommun. Detta riskerar att förstärkas om flygbränslet ökar i pris på grund av reduktionsplikten. Vi kan redan idag konstatera att många mindre orter subventionerar sina kommunala flygplatser för att ett aktivt internationellt näringsliv kräver minst två dagliga turer till Arlanda eller Bromma.

Detta samtidigt som många organisationer, inte minst kommunerna, är mycket restriktiva till flygresor i sina resedirektiv, vilket reducerar flygbolagens intjäningsförmåga. Det är märkligt att många kommuner subventionerar sina flygplatser och samtidigt beordrar sina anställda att inte använda flygplatsen. Dessa resedirektiv bör reformeras, om inte förr så när reduktionsplikten införs.

Staten upphandlar i sin tur ett antal flyglinjer, främst till Norrlands inland. Denna verksamhet kan säkert behöva utökas i framtiden då antalet olönsamma flyglinjer kommer att öka. Utan subventioner är det därför troligt att reduktionsplikten kommer snabba på nedläggningen av mindre flyglinjer.

Statligt stöd kan krävas för att accelerera byggandet av lokal biojetbränsleproduktion och få ner priset på bränslet. Det får antas att bränslebolagen även kommer att köpa biojetbränsle på den internationella marknaden, till priser som kan vara lägre än för inhemskt bränsle.

Föreningen Svenskt Flyg förutsätter att regeringen föreslår riksdagen, i samband med att reduktionsplikten införs, att avskaffa den sk flygskatten, en skatt på flygpassagerare, som är missriktad för att minska emissionerna. Den drabbar dessutom den svaga inrikestrafiken dubbelt vilket är extra olyckligt.

Stockholm den 18 september 2019

Dag Waldenström

Generalsekreterare

Föreningen Svenskt Flyg