

Regeringen Infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

REMISS OM BETÄNKANDE AV UTREDNINGEN OM STYRMEDEL FÖR ATT FRÄMJA ANVÄNDNING AV BIOBRÄNSLE FÖR FLYGET, SVAR SENAST 2019-09-18

Er beteckning: I2019/01357/E

STÄLLNINGSTAGANDE

Länsstyrelsen ställer sig bakom betänkandets bedömningar och förslag, samt ställer sig bakom de förslag som återfinns i särskilt yttrande från expert Mikael Johannesson.

FÖRSLAG OCH SYNPUNKTER

Förslag till ökad användning av biojetbränsle

9.4 Det bör införas politiska mål för flygets utsläpp

Förslag: Flygets utsläpp bör omfattas av tydliga politiska mål för att driva både politiken och näringslivet i riktning mot ett fossilfritt flyg till 2045. Miljömålsberedningen ges därför i uppdrag att ta fram mål för minskade utsläpp i flyget.

Synpunkt: Länsstyrelsen stödjer förslaget då det stödjer en långsiktig inriktning för flygbranschen, inte minst då miljömålssystematiken ger goda förutsättningar för uppföljning.

9.5 En reduktionsplikt införs för flygfotogen

9.5.1 Reduktionsplikten ger långsiktiga villkor

Förslag: Flygfotogen bör omfattas av en reduktionsplikt för att främja användning av biojetbränsle med låga växthusutsläpp. Reduktionsplikt innebär att leverantörer av flygfotogen ska minska växthusgasutsläppen från levererat drivmedel genom inblandning av biodrivmedel. Plikten ger långsiktiga villkor för drivmedelsleverantörer, flygbolag och producenter av biojetbränsle.

Synpunkt: Länsstyrelsen stöder förslaget och delar utredningens ståndpunkt om att åtgärden bidrar till att skapa de långsiktiga villkor som är nödvändiga för flygbranschen.



9.5.3 Pliktens omfattning

Förslag: Reduktionsplikten avser den energimängd som motsvarar de volymer av flygfotogen som skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår enligt lagen om skatt på energi. Reduktionsplikten ska uppfyllas genom inblandning av biodrivmedel. De biodrivmedel som används för att uppfylla plikten ska omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Synpunkt: Länsstyrelsen stödjer utredningens förslag till omfattning av reduktionsplikten och vill understryka vikten av att ställa krav på hållbarhetsbesked för biodrivmedlen.

9.5.4 Reduktionsnivåer

Förslag: Den som har reduktionsplikt för flygfotogen ska för varje kalenderår se till att utsläppen från den reduktionspliktiga energimängden jämfört med utsläppen från motsvarande energimängd fossil flygfotogen minskar med

- minst 0,8 procent fr.o.m. 1 januari 2021,
- minst 1,7 procent fr.o.m. 1 januari 2022,
- minst 2,6 procent fr.o.m. 1 januari 2023,
- minst 3,5 procent fr.o.m. 1 januari 2024,
- minst 4,5 procent fr.o.m. 1 januari 2025,
- minst 7,2 procent fr.o.m. 1 januari 2026,
- minst 10,8 procent fr.o.m. 1 januari 2027,
- minst 15,3 procent fr.o.m. 1 januari 2028,
- minst 20,7 procent fr.o.m. 1 januari 2029, och
- minst 27 procent fr.o.m. 1 januari 2030.

Synpunkt: Utredningens förslag till nivåer för reduktionsplikt är långt från tillräckliga för att i önskvärd omfattning bidra till att beslutade klimatmål uppnås i den takt som är nödvändig. Länsstyrelsen inser dock varför och förstår utmaningen för utredningen att föreslå tillräckliga åtgärder utifrån utredningsuppdrag och inte minst utifrån den nuvarande bristen på produktion av förnybara drivmedel för flyget.

Flygbranschen har hittills, i princip, valt att enbart fokusera på de åtgärder som är av kostnadsminskande karaktär, effektivare flygmotorer, flygplan, flygrutter osv. Trots att kännedom funnits om behovet av att utveckla och använda förnybara drivmedel och andra tekniker har detta inte prioriterats. Detta gör att området är mycket outvecklat och att det tar tid att få upp produktionsvolymer. Länsstyrelsen instämmer därför i utredningens bedömningar och förslag när det gäller inblandning av biodrivmedel i flygfotogen.

9.5.5 Överlåtelse av utsläppsminskning

Förslag: Möjligheten för den som har reduktionsplikt att överlåta utsläppsminskning i de fall denne minskat utsläppen mer än vad som krävs enligt lagen om

reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin, dieselbränslen och flygfotogen ska även gälla för flygfotogen.

Synpunkt: Länsstyrelsen stödjer förslaget eftersom det skapar möjlighet för större aktörer som har bättre förutsättningar att ta en större del av ansvaret för åtgärdsarbetet.

9.5.6 Reduktionspliktsavgift

Förslag: En reduktionspliktsavgift på 6 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter bör införas för flygfotogen.

Synpunkt: Länsstyrelsen stödjer förslaget och anser att den sammantagna bedömningen är rimlig och ev. justeringar kan göra i samband med de föreslagna kontrollstationerna.

9.5.7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Lagen ska träda i kraft den 1 januari 2021.

Synpunkt: Länsstyrelsen stödjer förslaget, då det ger flygbranschen tillräckligt med tid till att planera arbetet och utveckla nödvändiga samarbeten.

9.5.8 Kontrollstationer

Förslag: Reduktionsplikten för flygfotogen ska ingå i de regelbundna kontrollstationer som genomförs var tredje år inom ramen för systemet med reduktionsplikt. Kontrollstationerna ska särskilt se över om reduktionsnivåerna behöver justeras med hänsyn till marknadsfaktorer.

Synpunkt: Länsstyrelsen vill framhålla vikten av att de kontrollstationer som föreslås verkligen genomförs. De behövs för att aktivt följa utvecklingen och genom val av olika styrmedel utmed vägen säkerställa att produktionen av förnybart flygbränsle verkligen byggs ut i den takt som är både möjlig och önskvärd. Den tid det tar att få nödvändiga tillstånd för produktionsanläggningarna kan komma att påverka tidplanen, inte minst inledningsvis.

9.6 Upphandling av biojetbränsle för den offentliga sektorns tjänsteresor med flyg samt för statsflyget

Förslag: Försvarmakten ges i uppdrag att upphandla biojetbränsle för den volym flygfotogen som statsflyget tankar i Sverige. Möjligheten att använda biojetbränsle bör införas i de statliga ramavtalen.

Synpunkt: Det är viktigt ur både symbol- och produktionsperspektiv att regeringen föregår med gott exempel och använder förnybart flygbränsle. Länsstyrelsen ställer sig därför bakom förslaget.

9.7 Försvaret ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för inhemsk produktion och användning av biojetbränsle

Förslag: Försvarmakten ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för inhemsk produktion och användning av biojetbränsle för Försvarmaktens ändamål.

Synpunkt: Länsstyrelsen stödjer förslaget och vill framhålla de fördelar som en egen produktionskapacitet innebär för landets förutsättningar att bli oberoende av andra länder, t.ex. i händelse av kris som förhindrar leveranser av råvaror för flygbränsleproduktion till Sverige.

Betänkandets bedömningar

9.8.1 Krav på biojetbränsle i upphandlad trafik

Bedömning: Det bedöms i dagsläget inte finnas förutsättningar att kräva att den upphandlade trafiken ska gå före och drivas med biojetbränsle. Frågan bör utredas vidare av Trafikverket.

Synpunkt: Länsstyrelsen instämmer i bedömningen men anser att Trafikverket bör få ett uppdrag att utreda frågan vidare.

9.8.2 Differentierade flygplatsavgifter

Bedömning: Utredningen bedömer att det inte är aktuellt att från regeringens sida främja användning av biojetbränsle genom differentierade start- och landningsavgifter.

Synpunkt: Länsstyrelsen instämmer i bedömningen.

Förslag till ökad produktion av biojetbränsle

10.2.4 Utredningen föreslår att Energimyndigheten analyserar frågan om ett investerings- eller driftstöd

Förslag: Energimyndigheten ges i uppdrag att analysera behovet av och utformningen av ett drift- eller investeringsstöd för anläggningar med teknologi som befinner sig bortom demonstrationsnivå men där kostnaden för den första fullskaliga anläggningen är för hög för att drivmedlet ska vara konkurrenskraftigt i reduktionsplikten.

Synpunkt: Länsstyrelsen ställer sig bakom förslaget och vill särskilt understryka vikten av att det offentliga skapar de förutsättningar som behövs, så att denna typ av hinder för produktion av biodrivmedel inte skapar begränsningar för reduktionsplikten. Uppdraget kan med fördel även omfatta andra typer av bränslen, t.ex. nästa generation av biodrivmedel. Investeringsstödet Klimatklivet kan med fördel anpassas och användas till dessa behov.

10.3.1 Redovisning av klimatpåverkan från långväga resor kan ha betydelse för konsumenters val

Förslag: Konsumentverket ges i uppdrag att tillsammans med berörda myndigheter ta fram ett förslag på redovisning av klimatpåverkan från långväga resande med buss, tåg, flyg och färja vid försäljning och marknadsföring av resor. Klimatnyttan från användning av biodrivmedel bör inkluderas i informationen.

Synpunkt: Länsstyrelsen stödjer förslaget.

10.3.2 Utökad nattågstrafik som alternativ till flygresor

Förslag: En särskild utredare ges i uppdrag att analysera nyttorna med att upphandla nattågstrafik för linjer inom hela Sverige samt för linjer till orter utanför Sverige och de juridiska och praktiska förutsättningarna för detta. En viktig del av utredningen blir om marknadsmisslyckanden finns och hur de kan åtgärdas så att nattåg blir konkurrenskraftiga.

Synpunkt: Länsstyrelsen stödjer förslaget och vill även framföra att de förslag som betänkandet innehåller innebär att järnvägens roll kommer att bli ännu viktigare än i dagsläget. Ett flertal olika typer av åtgärder behöver därför vidtas för att järnvägstransporterna ska kunna bli ännu mer pålitliga än i dagsläget och för att ha kapacitet för att kunna ta om hand om fler resenärer. De åtgärderstyper som krävs är både ökade resurser till underhåll, men också utbyggd kapacitet ifråga om att bygga bort flaskhalsar och utbyggd spårkapacitet för både gods- och persontransporter. Detta är helt nödvändigt för att allmänheten i högre grad ska se tåget som ett attraktivt alternativ och för att tågtrafiken ska kunna ha förutsättningar för att ta emot fler resenärer.

Särskilt yttrande från expert Mikael Johannesson

Regeringen bör besluta att samtliga statliga myndigheters flygresor ska ske med biojetbränsle. Kostnaden för detta bör finansieras med höjd flygskatt. Flygskatten behöver dessutom höjas för att inte klimatpåverkan ska fortsätta att öka från flyget de närmaste åren och för att den föreslagna reduktionsplikten är långt ifrån tillräcklig för att nå de av riksdagen och regeringen beslutade klimatmålen.

En lämplig nivå för en höjd flygskatt är 200 kronor, 500 kronor och 1 000 kronor för de olika sträckor som flygskatten omfattar och där de nuvarande nivåerna är 60 kronor, 250 kronor och 400 kronor. Inkomsten från dessa höjda nivåer skulle vida överskrida kostnaden för förslaget att myndigheternas flygresor ska ske med biodrivmedel men nivån motiveras bl.a. av behovet av att snabbt minska flygets klimatpåverkan och ökad konkurrensneutralitet mellan flyg och andra transportslag.

Synpunkt: Länsstyrelsen ställer sig bakom förslagen och vill framhålla vikten av att myndigheterna agerar som föredömen. Trovärdigheten i politiken står och faller med hur myndigheterna själva agerar. Varför ska andra efterfråga biobränsle vid flygresor om inte myndigheterna själva gör det?

DE SOM MEDVERKAT I BESLUTET

Beslutet har fattats av landshövding Ingrid Burman med funktionschef Per-Anders Persson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsarkitekt Gunnel Henriksson och enhetschef Martin Sjö Dahl medverkat.

SÅ HÄR HANTERAR VI DINA PERSONUPPGIFTER
Information om hur vi hanterar dessa hittar du på
www.lansstyrelsen.se/dataskydd.