

Infrastrukturdepartementet
Energienheten
103 33 STOCKHOLM

Yttrande över utredningen Biojet för flyget, SOU 2019:11

Sammanfattning

VTI instämmer i utredningens huvudförslag att införa en reduktionsplikt för flygfotogen. VTI instämmer dessutom i de åtta förslag som nämns i sammanfattningen. Samtidigt konstaterar VTI att utredningens direktiv har varit smalt och fokuserat helt på främjandet av biodrivmedel för flyg vilket innebär att andra potentiellt mer kostnadseffektiva åtgärder att minska flygets klimatpåverkan inte har beaktats.

Angående själva utformningen av den föreslagna reduktionsplikten anser VTI att:

- En långsiktig reduktionsplikt är ett bra sätt att ge goda förutsättningar för efterfrågan och produktion av biojetbränsle.
- Det bör vara tillåtet för aktörer att både överlåta utsläppsreduktioner till andra aktörer samt att spara utsläppsreduktioner till efterföljande år.
- Elektrobränslen bör inkluderas i systemet så snart EU har tagit fram beräkningsmetodik för dessa.

VTI anser att följande aspekter bör följas upp vid ett införande av reduktionsplikt för biojetbränsle:

- Det läckage av utsläpp som kan komma att ske till följd av att man tillåter tillgodoräknande av utsläppsreduktioner, som åstadkoms som resultat av reduktionsplikten, inom EU ETS.
- Samverkan mellan reduktionsplikten och flygskatten. Det kan finnas en icke-linjäritet i priselasticiteten för efterfrågan på flygresor, vilket kan leda till ökade utsläpp genom läckage till andra sektorer eller genom ökat flygande från närliggande utländska flygplatser.
- Utredningen hävdar att små reduktionspliktiga företag kan minska sina kostnader genom avtal med andra aktörer som har överskott av utsläppsreduktioner. Man bör följa upp både om det finns utsläppsreduktioner att tillgå på detta sätt, om det finns risk att större aktörer

missbrukar sin makt på säljmarknaden samt hur systemet påverkar små reduktionspliktiga företags möjligheter att etablera sig.

- Man bör följa upp i vilken utsträckning flygbolagen använder sig av ekonomitankning till följd av reduktionsplikten.

Angående övriga förslag anser VTI att:

- Förslaget om att sätta upp långsiktiga mål för flyget är mycket viktigt då det ger tydliga signaler till aktörer på marknaden om hur man vill se utvecklingen framöver.
- Förslaget om att statsflyget åläggs upphandla biojetbränsle för bränsle tankat i Sverige är för snävt. Sverige bör ta fullt ansvar för sina utsläpp, även de som sker utanför landets gränser och därför bör statsflyget åläggas att upphandla biojetbränsle även för bränsle som tankas utomlands.
- Ramavtal som gör det möjligt för myndigheter att flyga med biojetbränsle är ett svagt styrmedel jämfört med de krav myndigheter har att använda miljöbilar.
- Förslaget om att ta fram redovisning för klimatpåverkan för långväga resor är bra. Det bör åtföljas av klimatdeklarationer eller jämförelsetal för alternativ, till exempel resfria möten etc.
- En utredning om utökad nattågstrafik är ett bra förslag men allt för smalt. Istället bör man genomföra en utredning om åtgärder, kostnader och möjligen även relaterade utsläpp, både i ett kort och långt perspektiv, avseende vad som krävs för att möjliggöra överflyttning av transporter från flyg till tåg.

Utöver detta anser VTI att regeringen bör tillsätta en utredning som tar ett helhetsgrepp på flygets klimatpåverkan. Utredningens uppgift bör vara att gå igenom möjligheterna att kraftigt reducera flygets klimatpåverkan med det övergripande målet om nettonollutsläpp senast 2045, där övergripande samhällsekonomisk effektivitet över alla sektorer ska vara ett perspektiv. Detta för att få en bild av vilka nya och befintliga styrmedel och åtgärder som kan bidra till att även flyget på ett kostnadseffektivt sätt kan åstadkomma nödvändiga utsläppsminskningar.

Mer utvecklade argument för några av ovanstående synpunkter

Möjligheten att spara utsläppsreduktioner till efterföljande år

VTI anser att överlåtelse av tidigare realiserade överskott bör tillåtas ske mellan åren, vilket skulle öka systemets kostnadseffektivitet och dessutom kunna leda till tidigare utsläppsminskningar. Detta är också vad Energimyndigheten föreslår för reduktionsplikten för bensin och diesel i sin kontrollstation 2019 (dvs. att man ska kunna spara överskott av reduktioner till efterföljande år).

Statliga myndigheters resor bör ske med biojetbränsle

Det finns exempel på att staten går före i miljöanpassning trots påtagliga merkostnader. När det gäller biojetbränsle för flyg förhindras detta av redan ingångna ramavtal men Kammarkollegiet har bedömt att en sådan möjlighet kan föras in i kommande ramavtal. VTI vill påpeka att en *möjlighet* att kräva biojetbränsle är ett tämligen svagt styrmedel och att staten när det gäller bilresor genom förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor *kräver* att de personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om ska vara miljöbilar.

Utredningens snäva direktiv

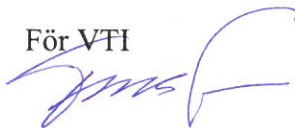
VTI konstaterar att utredningsdirektivet är snävt och helt inriktat på att minska flygets klimatpåverkan genom främjande av biobränsle för flyg. Med ett sådant snävt perspektiv blir de potentiella lösningarna få och man avgränsar bort möjligheten att hitta lösningar som är ekonomiskt mer effektiva i ett större sammanhang.

En bredare utredning

VTI anser det angeläget att utreda vad som krävs och vilka möjligheter som finns för att flyget skall reducera sina växthusgasutsläpp på ett kostnadseffektivt sätt i linje med det nationella målet till 2045. Då krävs att man ser på frågan ur ett bredare perspektiv och inte begränsar sig till att analysera enskilda åtgärder och styrmedel som införandet av biojetbränslen eller flygskatt. För att nå fossilfrihet och på sikt även netto-nollutsläpp av växthusgaser så kommer det även för flyget att krävas flera olika lösningar och många av dessa kan också behöva främjas innan de når marknadspotential. Möjligheten att reducera flygets klimatpåverkan genom till exempel användning av biojetbränsle måste också ses i perspektivet att bioråvaran är efterfrågad inom många områden samtidigt som den är begränsad.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Seniorforskare Kristina Holmgren har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också forskningscheferna Mikael Johannesson och Mattias Haraldsson samt seniorforskare Johanna Jussila Hammes deltagit.

För VTI



Tomas Svensson
Generaldirektör