



Infrastrukturdepartementet  
Malmtorgsgatan 3  
103 33 Stockholm

i.remissvar@regeringskansliet.se;  
andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Stockholm 2019-09-17

Ref I2019/01357/E

### **Yttrande från Svenska Flygbranschen på remiss av SOU 2019:11 ”Biojet för flyget”**

Svenska Flygbranschen (SFB) är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen, en samarbetsorganisation inom Svenskt Näringsliv. SFB har drygt 90 anslutna företag med totalt cirka 10 000 anställda. Våra medlemsföretag representerar flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, service- och underhåll samt marktjänster.

#### **Sammanfattning**

- SFB:s medlemsföretag arbetar kontinuerligt och målmedvetet för att minska sin miljö- och klimatpåverkan. Därför står branschen bakom den färdplan för fossilfrihet som tagits fram inom regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige. Vi önskar att regeringen med kraft stöttar flygets omställning till fossilfrihet på ett sätt som samtidigt stärker svenskt flygs konkurrenskraft.
- Av den anledningen välkomnar SFB en väl avvägd reduktionsplikt i enlighet med utredningens huvudförslag. Reduktionsplikten är ett långsiktigt styrmedel för att ytterligare minska flygets miljö- och klimatpåverkan.
- Av samma anledning efterfrågar SFB att reduktionsplikten åtföljs av politiska beslut för att tillförsäkra en marknad för hållbara biobränslen. I ett inledande skede, särskilt på kort- och medellång sikt, utesluter vi inte att statligt stöd krävs för att skapa en marknad som tillhandahåller hållbara biobränslen med god klimatprestanda. Ambitionen behöver höjas i jämförelse med utredningens förslag.
- SFB anser även att reduktionsplikten behöver kompletteras med andra styrmedel och initiativ för att accelerera flygets omställning. En reduktionsplikt minskar inte behovet, eller nyttan, av andra satsningar som rakare flygvägar, ny flygteknik, bränslesnålare flygplan eller elflyg.
- Teknikutvecklingen av el- och hybridflyg går snabbt framåt. Inom några år kommer elflyg att kunna trafikera kortare regional- och inrikeslinjer och därmed erbjuda helt emissionsfria flygresor.





- SFB beklagar att utredningen saknar konkreta incitament och initiativ för flygbolag att vara föregångare och tanka mer biobränsle än reduktionsplikten kräver.
- SFB efterfrågar därför att Regeringskansliets fortsatta arbete med att genomföra reduktionsplikten tydligare kopplas till genomförandet av januariöverenskommelsens p.32: ”En hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament”. Det kan t.ex. ske genom särskilda skattelättnader eller genom differentierade start- och landningsavgifter<sup>1</sup>.
- SFB:s medlemsföretag, särskilt flygbolagen, eftersträvar ökad användning av biobränsle och arbetar tillsammans med flygplatser och enskilda företag för att nå dit. Ett konkret exempel är att flera av våra medlemsföretag redan idag erbjuder passagerare att välja till biobränsle vid bokningen.
- SFB anser att reduktionsplikten sätter ett politiskt mål för utfasning av fossila bränslen i luftfarten och därmed lägger grunden för ett avskaffande av flygskatten.

## Generella synpunkter

SFB välkomnar utredningens huvudförslag som är en reduktionsplikt för flygfoto-gen. Reduktionsplikten innebär att flygbränsle som tankas i Sverige ska innehålla en viss mängd biobränsle för att minska koldioxidutsläppen. Vi bedömer att reduktionsplikten är ett långsiktigt styrmedel för att ytterligare minska flygets miljö- och klimatpåverkan.

Den rödgröna regeringen antog 2017 en flygstrategi<sup>2</sup> som fastslår att:

*”Flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft och spelar en viktig roll genom att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter, såväl inrikes som utrikes.”*

Utgångspunkten för genomförandet av utredningens förslag bör därför vara att det är flygets miljö- och klimatpåverkan som ska minska – utan att försämra tillgängligheten. Vi anser att klimat och mobilitet inte nödvändigtvis står i ett motsatsförhållande. Styrmedel ska därför styra på utsläppen och inte undergräva näringens konkurrenskraft. Hållbarhet kostar och våra medlemsföretag är verksamma på en internationellt konkurrensutsatt marknad.

<sup>1</sup> Se bl.a. regeringens beslut om uppdrag om miljöstyrande start- och landningsavgifter (I2019/02304/TM): <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2019/09/uppdrag-om-miljostyrande-start-och-landningsavgifter/>

<sup>2</sup> En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem (januari 2017): <https://www.regeringen.se/49005b/contentassets/661596dee93f47f397f45dfb59bb9171/en-svensk-flygstrategi---for-flygets-roll-i-framtidens-transportsystem.pdf>





Det övergripande transportpolitiska målet är<sup>3</sup>:

*”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”*

SFB vill särskilt uppmärksamma att branschens kapacitet att försörja Sverige med transporter är beroende av långsiktigt hållbara och konkurrenskraftiga regler och avgifter. Ett helt nytt styrmedel som reduktionsplikten behöver därför införas på ett väl avvägt sätt som inte negativt påverkar andra hållbarhetsåtgärder, t.ex. investeringar i nya flygplan eller ny teknik. Det är viktigt att staten verkar för att det skapas en marknad för hållbara biobränslen i närtid.

SFB anser att tekniska genombrott kommer att få större genomslag än utredningen förutspår. Vi bedömer att utredningen har en alltför försiktig syn avseende utvecklingen av elflyg (s.106–107). Kommersialisering av elflyg för passagerare går idag mycket snabbt. Industrin bedömer att elflygplan för 19 passagerare med cirka 400 kilometers räckvidd finns på marknaden 2025. I dagsläget existerande flyglinjer med sådan kapacitet är t.ex. Arlanda-Hagfors-Torsby, Arlanda-Mariehamn, Umeå-Östersund och Luleå-Pajala.

SFB uppmanar regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheten att använda innovationsupphandling av elflyg för statligt upphandlad trafik där allmän trafikplikt finns. SFB uppmanar även regeringen att ge Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket (LFV) och Energimyndigheten ett gemensamt uppdrag att utifrån regelverk, luftrum, energiförsörjning och infrastruktur kartlägga hur introduktion av elflyg kan underlättas i Sverige. Regeringen bör även formulera ett politiskt mål för elflyg.

Flygbranschen är internationellt konkurrensutsatt avseende både utrikes- och inrikestrafiken. Sverige har under de senaste åren drabbats hårt av flera flygbolagskonkurser, t.ex. inrikesflygbolaget Nextjet 2018, som vittnar om en utsatt marknad med små marginaler. Konkurser har inte sällan lamslagit lokalt näringsliv och lämnat många orter utan flygförbindelse under flera månader. Vi ser även 2019, i kölvattnet av flygskattens införande, fortsatta varsel och uppsägningar av anställda. Framförallt inom inrikesflyget. Regeringen måste ta varningssignalerna på största allvar då branschen nu befinner sig i ett sådant utsatt läge att nya kostnadsökningar kan få oförutsägbara konsekvenser.

SFB anser att regeringen bör ta ett samlat ansvar för svensk flygnäring och dess konkurrenskraft. SFB vill särskilt uppmärksamma att regeringens flygstrategi syftade till att förbättra förutsättningarna för flyget i Sverige och samtidigt värna rättvisa villkor och sund konkurrens. Vi efterlyser fortsatta besked från regeringen om hur svensk flygnäring ska stärkas.

Utsläpp från flyg i Sverige minskar och branschen befinner sig mitt i ett aktivt och ambitiöst omställningsarbete för att bli än mer hållbart. Satsningar på biobränsle bör därför inte ses i ett isolerat perspektiv. Att byta ut fossilt bränsle mot biobränsle är, precis som utredningen visat, möjligt redan idag med befintlig teknik. På kort- och medellång sikt är biobränsle ett effektivt tillvägagångssätt för att minska fossilberoendet. På längre sikt kommer även andra satsningar på el- och hybridflyg, e-bränslen och material att bidra till det fossilfria flyget. Olika satsningar ska

<sup>3</sup> Mål för framtidens resor och transporter, prop. 2008/09:93:

<https://www.regeringen.se/contentassets/80dd7d80fc64401ca08b176a475393c5/mal-for-framtidens-resor-och-transporter-prop.-20080993>







inte ses i ett motsatsförhållande. Ett förverkligande av det fossilfria flyget kräver en underliggande konkurrenskraft för branschen som möjliggör investeringar.

SFB vill uppmärksamma att Svenskt Flyg i en färdplan för fossilfrihet<sup>4</sup> som tagits fram inom regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige visat hur allt inrikesflyg kan vara fossilfritt 2030 samt hur allt flyg som lyfter från Sverige kan vara fossilfritt 2045. Vi uppmanar regeringen och dess samarbetspartier att inom ramen för genomförandet av januariöverenskommelsen p.32 ta del av branschens färdplan.

## Specifika synpunkter på utredningens förslag<sup>5</sup>

### *1. Miljömålsberedningen ges i uppdrag att ta fram mål för minskade utsläpp i flyget.*

SFB anser att de mål som utredningen föreslår om inblandning av biobränsle är tydliga. Utredningens förslag är en reduktionsplikt om 30 procent till 2030 samt en målsättning att flyget 2045 bör använda 100 procent förnybara drivmedel med låga eller inga livscykelutsläpp. Målsättningen för flygets utsläpp bör följa utredningens förslag och vi ser inget behov av ytterligare, eller överlappande mål, från miljömålsberedningen.

Flygbranschen har i sin färdplan inom Fossilfritt Sverige efterlyst ett effektmål för flygets utsläpp. Målsättningen i branschens färdplan är att inget fossilt bränsle ska tankas på svenska flygplatser 2045.

Inrikesflyget ingår redan i målet om noll nettoutsläpp till 2045. Sverige har rådighet över inrikesflyget precis som andra inrikes transporter. Utsläpp från utrikes flyg har hittills inte ingått med motiveringen att Sverige inte har full rådighet över utsläpp från internationellt flyg, att utsläppen regleras genom internationella styrmedel (EU ETS och ICAO:s CORSIA) samt att utsläppet inte är territoriellt utan konsumtionsbaserat. EU ETS är ett effektivt styrmedel för allt flyg inom EU, därmed även svenskt inrikesflyg, med bestämda etappmål som påverkar samtliga handlande sektorer.

Tydliga politiska mål kan styra näringslivet mot en snabbare omställning och därför välkomnar SFB utredningens målsättning för infasning av hållbara biobränslen. Men vi varnar för potentiella problem om t.ex. miljömålsberedningen föreslår ett riksdagsbundet mål som Sverige inte ensamt kan råda över och som kan påverka vårt lands tillgänglighet negativt. Det är även värt att uppmärksamma att flygplatser klassas som miljöfarlig verksamhet och redan idag prövas utifrån Miljöbalken (1998:808).

Tillgång och efterfrågan på utrikes resor påverkas av faktorer som ligger utanför Sveriges kontroll. En stor del av resorna görs av utländska besökare, en betydande andel passagerare byter endast flyg på t.ex. Arlanda utan att ens besöka Sverige och många svenskar reser från närliggande Kastrup i Danmark.

<sup>4</sup> Färdplan: Flygbranschen (april 2018): <http://fossilfritt-sverige.se/fardplaner-for-fossilfri-konkurrenskraft/fardplaner-for-fossilfri-konkurrenskraft-flygbranschen/>

<sup>5</sup> Uppställningen följer förslagen i utredningen såsom de listas på s.18–19 i Biojet för flyget, SOU 2019:11





Det finns många osäkerhetsfaktorer rörande vilken flygteknik, bränslen och resmönster som är rådande 2045. SFB förordar därför försiktighet för att inte begränsa omvärldens åtkomst till Sverige och vår tillgänglighet till världen.

## ***2. En långsiktig reduktionsplikt för flygfotogen införs.***

SFB tillstyrker att en långsiktig reduktionsplikt för flygfotogen införs. SFB välkomnar en väl avvägd reduktionsplikt som ett sätt att öka användningen av biobränsle. Enligt utredningens förslag ska reduktionsplikten införas 2021 och stegras t.o.m. 2030. En kontrollstation ska finnas var tredje år för att bedöma om nivåerna behöver justeras med hänsyn till marknadsfaktorer. Att byta ut fossilt bränsle mot biobränsle är en viktig pusselbit för att nå ett fossilfritt flyg vilket är branschens målsättning. Men en reduktionsplikt måste åtföljas av insatser som ökar utbudet av biobränsle.

Det är utsläppen som ska minska – inte den rörlighet som flyget skapar. SFB anser, liksom regeringen ger uttryck för i flygstrategin, att resandet är motiverat och behövligt såväl inrikes som utrikes över stora avstånd. Globaliseringen är en realitet. Besöksnäringen är en tillväxtsektor och en ökande andel svenska medborgare har utländsk bakgrund och därmed helt nya resmönster och behov. Det förefaller därför inte troligt att efterfrågan på resor minskar framdeles varför flyget måste ställa om.

SFB vill framhålla att forskning visar att den s.k. höghöjdseffekten minskar med inblandning av biobränsle. Det är framförallt relevant för utrikesflyget eftersom en betydande del av inrikesflyget flyger på lägre höjd samt med mindre propellerflygplan utan höghöjdseffekt. Flygets utsläpp per passagerarkilometer har minskat med över 70 procent på 50 år genom introduktion av ny teknik.

SFB vill framhålla att utsläpp från flyget i Sverige minskar. Enligt Transportstyrelsens långtidsprognos<sup>6</sup> för åren 2019–2025 beräknas flygtrafikens nettoutsläpp av koldioxid vara närmare 13 procent lägre 2025 jämfört med 2017. En reduktionsplikt kommer att ytterligare minska utsläppen.

Reduktionsplikten lägger grunden för ett avskaffande av flygskatten. Flygskatten är en punktskatt på resor utan hänsyn till den specifika flygresans faktiska miljö- och klimatpåverkan eller vilket bränsle som tankas. Flygskatten är ett styrmedel utan koppling till faktiska utsläpp och skatten har en direkt negativ påverkan på flygbranschen möjlighet att försörja Sverige med transporter. Svenska flygbolag betalar i storleksordningen hundratals miljoner kronor i flygskatt som istället kunde investerats i ny grön teknik. Intäkterna för staten uppgår enligt beräkningar till 1,5–1,7 miljarder kronor årligen. SFB varnade regeringen för denna negativa utveckling i remissvaret till utredningen En svensk flygskatt, SOU 2016:83. SFB anser att reduktionsplikten är ett mer träffsäkert styrmedel för att ytterligare minska flygets koldioxidutsläpp utan att lägga en extra pålaga på själva produkten, dvs. resan.

Transportföretagen anser att alla trafikslag, sjö- och luftfart och väg- och järnvägstrafik, behövs – samt kompletterar varandra. För att bättre allokera biobränsle till de trafikslag som har störst behov bör styrmedel även premiera elektrifiering av andra delar av transportsystemet. Inte minst

<sup>6</sup> Trafikprognos för svensk luftfart 2019–2025 (TSL 2019-1919):

[https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/luftfart/statistik\\_och\\_analys/prognoser-luftfart/trafikprognos-varen-2019.pdf](https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/luftfart/statistik_och_analys/prognoser-luftfart/trafikprognos-varen-2019.pdf)







den lätta vägtrafiken och busstrafiken. Här vill Transportföretagen även påminna om vårt förslag om skattebefrielse för eldrivna bussar på samma sätt som exempelvis eldrivna tåg<sup>7</sup>.

SFB vill uppmärksamma att flyget (med bibehållen nationell flygskatt) har fyra parallella styrmedel på nationell-, europeisk- och global nivå. Flyget ingår som enda trafikslag i EU ETS samt har ett globalt styrmedel. EU ETS, ICAO:s CORSIA, reduktionsplikten och en bibehållen flygskatt skulle ge flyg i Sverige fyra parallella, delvis överlappande, styrmedel att förhålla sig till. Det är olyckligt. Inom EU pågår processer för att minska negativ överlappning av EU ETS och ICAO:s CORSIA och ett beslut om tillämpningen av EU ETS på flygningar utanför EU kommer att behöva fattas kommande år. SFB anser att regeringen kontinuerligt bör kontrollera hur den föreslagna reduktionsplikten förhåller sig till internationella styrmedel för att säkerställa att flera, delvis överlappande, styrmedel inte resulterar i alltför hög ackumulerad kostnadsbörda som riskerar näringens konkurrenskraft.

### ***3. Möjligheten att upphandla biojetbränsle bör införas i de statliga ramavtalen.***

SFB tillstyrker utredningens förslag om att införa möjligheten att upphandla biojetbränsle i de statliga ramavtalen. Det är viktigt, och moraliskt rätt, att staten tar ett ansvar för omställningen och agerar som föregångare. Att köpa biobränsle är en utsläppsreducerande åtgärd vilket staten bör stötta.

SFB vill också uppmärksamma ett växande problem med interna reseriktlinjer i offentlig sektor som, tidvis av ogrundade skäl, utesluter eller belägger flyg med interna straffavgifter. Detta trots att flyget är en handlade sektor i EU ETS. Att offentlig sektor betalar för att flyga med 100 procent biobränsle som minskar utsläppen med 70–80 procent ur ett livscykelperspektiv torde vara en mer ändamålsenlig åtgärd. Minskande volymer av passagerare inom regional- och inrikesflyget kommer att leda till neddragningar och färre avgångar. En sådan utveckling skulle drabba statliga myndigheter, kommuner och regioner. I förlängningen även lokalt näringsliv. Ur ett regionalpolitiskt perspektiv är statlig närvaro i hela landet eftersträvansvärt. Men utlokaliseringar av statliga myndigheter ökar behovet av goda transportförbindelser. Inte sällan över dagen till Stockholm.

### ***4. Försvarsmakten ges i uppdrag att upphandla biojetbränsle för den volym flygfotoget som statsflyget tankar i Sverige.***

SFB tillstyrker förslaget men uppmärksammar samtidigt att statsflyget har en relativt liten bränsleförbrukning på årsbasis. Symbolvärdet kan dock motivera förslaget.

### ***5. Försvarsmakten och Försvarets materielverk ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för inhemsk produktion och användning av biojetbränsle för Försvarsmaktens ändamål.***

SFB anser att frågan om biobränsleproduktion i Sverige har utretts samt är föremål för flera studier. SFB motsätter sig dock inte att Försvarsmakten och Försvarets materielverk (FMV) ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för Försvarsmaktens eget behov.

<sup>7</sup> Se bl.a.: [https://www.transportforetagen.se/ForbundContainer/sveriges\\_bussforetag/Om-Buss/Nyheter/2019/Slopa-elskatten-p-bussar/](https://www.transportforetagen.se/ForbundContainer/sveriges_bussforetag/Om-Buss/Nyheter/2019/Slopa-elskatten-p-bussar/)





**6. Energimyndigheten ges i uppdrag att analysera frågan om ett investerings- eller driftsstöd ska utvecklas för produktionsanläggningar med ny teknik som initialt är för kostsam för att kunna konkurrera i reduktionsplikten.**

SFB tillstyrker förslaget men anser att det tydligare bör påpekas att inhemsk biobränsleproduktion är önskvärd. För branschen är det viktigt att biobränslet som används är hållbart. Inhemsk biobränsleproduktion är dock inte en fråga om tillgång utan handlar framförallt om en potential för svensk grön ekonomi. Produktion av hållbara biobränslen i Sverige skulle även positionera oss väl inför ett scenario där även andra stater väntas besluta om liknande kvot- eller reduktionsplikt för flygbränsle. Krav på inblandning av biobränsle finns idag i Norge och diskuteras på politisk nivå i andra europeiska stater.

På längre sikt bör biobränsle naturligtvis produceras av marknaden utifrån kommersiella grunder. Tillgången till hållbara biobränslen med god klimatprestanda är dock begränsad på kort- och medellång sikt. Liten tillgång till biobränsle riskerar att höja bränslepriserna med försvagad konkurrenskraft för flygnäringen som följd.

En sådan utveckling riskerar också att få till följd att flygbolag väljer att tanka utomlands istället för i Sverige vilket undergräver reduktionsplikten samt ger en negativ miljö- och klimatpåverkan. Högre bränslepriser än de utredningen har räknat på riskerar att slå särskilt hårt mot regional- och inrikesflyget som utgör livsnerven i delar av landet.

Regeringen bör därför skyndsamt, i enlighet med utredningens förslag, ge Energimyndigheten i uppdrag att analysera frågan om ett investerings- eller driftsstöd för produktionsanläggningar med ny teknik som initialt är för kostsam för att kunna konkurrera i reduktionsplikten samt ta höjd för ett sådant stöd i kommande budgetförhandlingar<sup>8</sup>. SFB uppmanar även regeringen att skyndsamt utreda om kommande gröna obligationer<sup>9</sup>, eller en statlig grön fond, kan användas för investeringar i hållbara biobränslen. I enlighet med utredningens resonemang kan tröskeln vara avsevärd för initial produktion och certifiering av hållbara biobränslen.

SFB vill även varsko regeringen om att en analys av hur utredningens förslag förhåller sig till EU:s statsstödsregelverk<sup>10</sup> kan krävas. I en tid när staten allt oftare tar en aktiv roll i klimat- och miljöarbetet är det avgörande att inte regelverket hindrar nödvändiga investeringar vilket Sverige kan behöva lyfta i EU.

**7. Konsumentverket ges i uppdrag att ta fram ett förslag för redovisning av klimatpåverkan för långväga resor, en klimatdeklaration.**

SFB förstår den bakomliggande tanken med en klimatdeklaration (som även nämns i januariöverenskommelsen p.32). En klimatdeklaration kan ligga till grund för en offentligt sanktionerad jämförelse mellan olika trafikslag. Det kräver dock att en obligatorisk

<sup>8</sup> Sammanfaller även med förslag 1 och 3 i branschens färdplan för fossilfrihet.

<sup>9</sup> Uppdrag till Riksgäldskontoret att genomföra en emission av gröna obligationer (Fi2019/02708/S):

<https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2019/07/uppdrag-till-riksgaldskontoret-att-genomfora-en-emission-av-grona-obligationer>

<sup>10</sup> Artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt med tillhörande rättsakter.





klimatdeklaration omfattar fler trafikslag än flyg, vilket vi välkomnar att utredningen resonerar kring (s.233–235). SFB avstyrker en klimatdeklaration för enkom flygresor.

En klimatdeklaration kommer av allt att döma bli en ny administrativ börda för transportföretag och rese- och besöksnäringen. Klimatdeklarationen av flygresor blir som bäst en schablon eftersom klimatpåverkan från en specifik flygning är avhängig så många olika faktorer som exakt flygplansmodell, flygrutt, beläggning och väder.

SFB anser att en eventuell klimatdeklaration måste omfatta fler trafikslag än flyg. Beräkningen av klimatpåverkan måste därtill bygga på vetenskapligt och internationellt erkända metoder. Likaså måste det vara tydligt för konsumenten att val av bränsle som har klimatreducerande effekt också påverkar slutlig klimatpåverkan. Exempel: om en konsument, eller företag, vid köp av resa betalar extra för 100 procent biobränsle måste klimatdeklarationen redovisa sänkt klimatpåverkan.

SFB välkomnar, som utredningen föreslår, att Transportstyrelsen och Energimyndigheten medverkar i en eventuell utredning för att säkerställa en enhetlig metod för beräkning av klimatpåverkan samt att informationskravet inte får bli administrativt betungande för transportföretagen.

SFB står naturligtvis till Infrastrukturdepartementets förfogande för ytterligare frågor eller förtydliganden.

Med vänlig hälsning

Fredrik Kämpfe, branschchef Transportföretagen flygbranschen

