

Till:

Miljödepartementet

103 33 Stockholm

Remissvar från Svenska regionala flygplatser till regeringens utredning om reduktionsplikt för flygbränsle (Biojet för flyget) SOU 2019:11

Svenska regionala flygplatser (SRF) tycker att utredningens huvudförslag att införa reduktionsplikt är en viktig satsning för flygets miljömställning. Viktigt är att det också paras med verkliga incitament och en tydlig handlingsplan hur en storskalig inhemsk produktion av biobränsle ska gå till i Sverige.

Svenska regionala flygplatser representerar 34 icke-statliga flygplatser. Sverige är ett litet land i Europas periferi där flyget och våra flygplatser spelar en viktig roll för både näringslivet och den regionala tillväxten genom att knyta ihop landet och ge förutsättningar för handel med andra länder. Flyget har även stor betydelse för den svenska besöksnäringen.

SRF är en av medlemmarna i föreningen Svenskt Flyg som tagit fram färdplanen för ett fossil flygande, inom regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige. SRF arbetar också aktivt med att nå färdplanens mål med att allt inrikesflyg ska vara fossilfritt redan 2030 och att allt flyg som lyfter från Sverige kan vara fossilfritt 2045. Förslaget om reduktionsplikt passar in i detta långsiktiga arbete.

Förslaget om reduktionsplikt ger möjlighet att framställa biobränsle inom landet, där Sverige är ett av få länder som kan framställa tillräckligt med biobränsle 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 inhemsk produktion kan startas. Det är

viktigt att de utredningar om detta som pågår snabbt avslutas så att en första anläggning kan byggas.

Utredningen prisprognoser på lokalt framställt biobränsle verkar rimliga men SRF kan inte värdera dessa uträkningar. Det måste ändå anses som osäkert vilka volymer som kommer finns tillgängliga de närmaste åren. SRF tror inte reduktionspliktsystemet kan genomföras om inte heller det skapas verkliga incitament och en tydlig handlingsplan hur en storskalig inhemsk produktion av biobränsle ska ske. Det mest rimliga är att staten aktivt stimulerar uppstart av en inhemsk produktion. Speciellt känsligt för detta är det svenska inrikesflyget.

SRF anser att regeringen speciellt bör beakta sårbarheten för den svenska inrikestrafiken. Den är livsviktig för många regioner och möjligheten för medborgare och företag att ta sig fram och tillbaka till huvudstaden. Samtidigt har inrikestrafikens volym varit nästan den samma sedan 1990-talet. Detta medan utrikestrafiken närmast exploderat i ökade volymer. Inrikestrafiken är också dyrare för flygbolagen då man naturligt nog flyger mindre flygplan och kan därför inte få samma intjäning per flygplan som för utrikestrafiken. Idag finns inte heller någon produktion i världen av flygplansmodeller under 70 säten. Utvecklingen och utsattheten gör också att allt fler mindre destinationer kan behöva upphandlad trafik för säkerställa tillgängligheten över hela riket.

I volymer är inrikestrafiken inte särskilt stor jämfört med utrikestrafiken. Inrikestrafiken miljöpåverkan är därför redan begränsad. Inrikestrafiken skapar inte heller några så kallade höghöjdseffekter. Allt detta sammantaget gör att regeringen speciellt bör överväga lättnader för inrikestrafiken vid införandet av kvotplikt för biobränslen. Införandets kostnader riskerar slå värst mot bolag med minst marginaler vilket omsatt oftast innebär förlorad trafik till mindre orter i Sverige.

Regeringen kan redan i den kommande Flygplatsöversynen införa lättnader för flygplatser eller för inrikeslinjer parat med en differentiering för reduktionsplikten.

Om reduktionsplikten införs vill SRF speciellt framhålla det minst lika viktiga att accelerera byggandet av inhemsk biobränsleproduktion i Sverige. Detta kommer också kräva statligt stöd. Vid införandet av reduktionsplikt ser SRF också att regeringen då inför lättnader för de som riskerar drabbas mest av införandet. Det vill säga aktörer i det svenska inrikesflyget, inte minst de regionala flygplatserna.

Regeringen bör därför differentiera reduktionsplikten för inrikestrafiken. Likaså överväga slopandet av flygskatt eller införa undantag för inrikestrafik eller undantag för turboprop flygplan. Liksom att undanta denna trafik för de kommande start- och landningsavgifterna som regeringen avser införa.

Peter Larsson
VD Svenska regionala flygplatser