



Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till: Andreas Kannesten
andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Remissvar SOU 2019:11 Biojet för flyget

Trafikverket har getts möjlighet att yttra sig över SOU 2019:11 Biojet för flyget.

Sammanfattning

Trafikverket tillstyrker utredningens förslag. Sammanfattningsvis har Trafikverket följande synpunkter:

- En reduktionsplikt för flyget, liknande den som idag redan finns för vägtransporter, är ett potentiellt kostnadseffektivt styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan. Trafikverket vill dock framhålla att reduktionsplikt bör ses som ett av flera styrmedel.
- Det är viktigt att reduktionsplikterna för väg och flyg utvecklas med hänsyn till varandra då båda beror av samma råvaror och produktionskapacitet.
- Trafikverket delar utredningens bedömning att det är viktigt att möjligheten att använda biojetbränsle införs i de statliga ramavtalen för flygtjänster.

Synpunkter

Trafikverket tillstyrker en reduktionsplikt för flyget, i enlighet med utredningens förslag. En reduktionsplikt har potential att på ett kostnadseffektivt sätt minska flygets klimatpåverkan på sikt samtidigt som tillgängligheten, enligt utredningens analys, inte påverkas i någon större grad. Förslaget bör ses som en del i en långsiktig strategi för att minska klimatpåverkan från transportsektorn.

Trafikverket delar utredningens bedömning att reduktionsplikten behöver kompletteras med andra åtgärder och styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan. Utredningen hänvisar till Trafikverkets fyrstegsprincip där punkt ett är att i första hand välja åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor, samt valet av transportsätt. Som utredningen framhåller är denna princip viktig, eftersom även användning av biodrivmedel leder till belastning på miljön.

Vad gäller de föreslagna nivåerna i reduktionsplikten har utredningen gjort en till synes klok avvägning med hänsyn till olika aktörers möjlighet att ställa om för en ökad produktion och användning av biodrivmedel. Dock kommer föreslagna nivåer inte i någon större utsträckning påverka flygets klimatpåverkan fram till 2025 jämfört med referensscenariot. I perioden mellan 2025 och 2030 kommer reduktionsplikten med föreslagna nivåer ha större effekt, men långt ifrån den ambitionsnivån som finns inom övriga transportsektorn (dvs. -70 % till 2030 jämfört med 2010).

I och med att reduktionsplikten för såväl flyg som vägtrafik sannolikt kommer uppfyllas till stor del av HEFA/HVO kan det komma att uppstå en konkurrenssituation vad gäller råvara, men även en möjlighet till synergieffekter. Reduktionsplikterna behöver utvecklas med hänsyn till varandra och det kan vara viktigt att systemen baseras på en samlad analys av t.ex. råvarubas, produktionskapacitet och prisutveckling. Detta för att kunna utforma systemen på det samhällsekonomiskt mest effektiva sättet.

Utredningen konstaterar att utrymmet att kombinera statsstöd för med en reduktionsplikt kan medges under vissa förutsättningar. Trafikverket bedömer att dessa

bör genomlysas ytterligare för att värdera förutsättningarna att ge exempelvis investeringsstöd till anläggningar för biobränsleproduktion i Sverige.

Trafikverket delar utredningens bedömning att det är viktigt att möjligheten att använda biojetbränsle införs i de statliga ramavtalen för flygtjänster så att statliga myndigheter på ett enkelt sätt kan använda biojetbränsle. Det kan dock finnas enklare lösningar på upphandlingsproblematiken än vad som beskrivs i utredningen. Under våren 2019 informerade Swedavia att de avsåg att göra en upphandling av förnybara drivmedel under hösten 2019 till vilken organisationer erbjöds ansluta sig till. Istället för att skriva avtal med individuella flygbolag om biodrivmedelsanvändning (som föreslås i utredningen) skulle Swedavia göra en upphandling av biodrivmedel som blandas in i det fossila flygbränslet på de statliga flygplatserna. Organisationen som gör flygresor bestämmer själva hur mycket biodrivmedel som ska köpas, t.ex. 10 % av flygbränslet. Ett tiotal organisationer visade intresse för detta, däribland Trafikverket. Ett arbete påbörjades internt inom Trafikverket för att ta fram ett beslutsunderlag för deltagande. Arbetet avbröts dock på grund av oklarheter om det låg inom Trafikverkets befogenheter att delta i upphandlingen.

Om förslaget om reduktionsplikt införs är det också viktigt att myndigheters inköp oavsett modell kan göras additionellt, dvs. att det finns möjlighet att ställa krav på att upphandlad volym biobränsle tillkommer utöver den plikt på inblandning som leverantörerna redan har. Att offentliga aktörer annars skulle finansiera delar av plikten och bidra lägre kostnader för andra kunder riskerar att motverka de signaler till konsumenter som en reduktionsplikt eventuellt kan komma att få (dvs. genom högre pris på flygresor).

Utredningen bedömer att det vore lämpligt att ställa krav på användning av biojetbränsle i den upphandlade trafiken eftersom det utgör en viktig symbolåtgärd. Med hänsyn till de oklarheter som kvarstår gällande möjligheterna att ställa krav på flygbolag enligt lufttrafikförordningen bedöms det dock inte möjligt att införa ett sådant krav i dagsläget, men utredningen föreslår att Trafikverket fortsatt bör utreda frågan. Trafikverket tillstyrker utredningens förslag.

Beredning av ärendet

I ärendet har generaldirektör Lena Erixon beslutat. Föredragande har varit Helen Lindblom, Miljöenheten. Samråd har skett med måldirektör Sven Hunhammar, Stefan Engdahl chef för verksamhetsområde Planering, Marie Hagberg Backlund, chef för avdelningen Transportkvalitet, Malin Kotake chef för enhet Miljö. I den slutliga handläggningen har Johan Holmér, senior sakkunnig luftfart, Håkan Johansson, senior sakkunnig klimat, Magnus Lindgren senior sakkunnig fordon och bränslen deltagit.



Lena Erixon

Generaldirektör