

## Yttrande över Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck (SOU 2022:15)

Svenska regionala flygplatser (SRF) har beretts möjlighet att yttra sig över "Yttrande över Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck (SOU 2022:15)".

SRF är en samarbetsorganisation för Sveriges regionala flygplatser. Föreningen har 33 medlemsflygplatser där de allra flesta är kommunalt eller regionalt ägda. Flygplatserna hanterade före pandemin 2,4 milj. passagerare för året 2019. SRF medlemsflygplatser hade då sammanlagt ca 123 destinationer, varav 28 var inrikesdestinationer. Sedan pandemin har flygandet återkommit till del men fortfarande saknar enskilda flygplatser reguljärtrafik helt och hållet.

### Pågående klimatomställningsarbete

För SRF:s medlemmar är hållbarhet och minskad miljöbelastning en viktig del i det dagliga och långsiktiga arbetet vilket bland annat manifesterats i vår delaktighet i framtagandet av "Färdplan För Fossilfri Konkurrenskraft – Flygbranschen" och delaktighet i dess fortsatta utveckling. SRF samordnar också flygplatsernas omställningsarbete i det EU-finansierade projektet "Grön Flygplats". I projektet samarbetar 27 av medlemsflygplatserna för att på effektivaste sätt göra de egna verksamheterna fossilfria och minimera dess miljöpåverkan. Projektet arbetar även aktivt för att flygplatserna ska vara redo att ta emot ett framtida, förändrat flygande där eldrivna regionalflygplan och vertikalstartande flygfarkoster samt vätgasdrivna flygplan kommer vara ett självklart inslag.

För att flygplatserna inte ska bli en trång sektor när elektrifierade och vätgasdrivna flygfarkoster gör sitt intåg, kommer investeringar i ladd- och vätgasinfrastruktur behöva göras i god tid. Utbyggnaden av laddinfrastrukturen har redan börjat på flera av flygplatserna medan infrastrukturen för vätgas måste inledas de närmaste åren. Detta utifrån att t.ex. flygplanstillverkaren Airbus planer att introducera produkter med vätgasdrift väntas ske redan 2035. Det står klart att det inte är rimligt att förvänta sig att flygplatsbolagen eller ägarna (kommuner och regioner) kan bära hela de nödvändiga investeringskostnaderna själva. Här kommer statliga investeringsstöd vara ofrånkomliga. Stödet behöver också komma från myndigheter i form av effektiva tillståndsprocesser och uppdaterade regelverk. Detta för att undvika förseningar och extrakostnader.

### Behovet av fossilfritt flygbränsle

En avgörande del i flygets hållbarhetsarbete och för att snabbt få dess utsläpp att minska, är utfasningen av fossilt bränsle och introduktionen av fossilfria alternativ. Detta eftersom detta inte kräver förändringar hos flygplansflottan eller i flygplatsernas tankinfrastruktur. SRF:s medlemmar arbetar aktivt för att med olika medel snabba på infasningen av fossilfria flygbränslen. Detta sker både genom egen upphandling och genom att skapa medvetenhet bland resenärer att även de kan minska klimatpåverkan från sitt flygresande genom att de olika biobränslelösningar som t.ex. flygbolaget BRA, SAS och Fly Green Fund erbjuder. En viktig faktor för att detta arbete ska vara framgångsrikt är att fossilfritt flygbränsle finns att tillgå. När nu flygbranschen börjar återhämta sig från pandemin har efterfrågan på den begränsade mängd fossilfritt bränsle som idag tillverkas ökat kraftigt. I Sverige är det i nuläget bara St1 som har någon produktion planerad i närtid. Att Sverige snarast möjligt förverkligar de flertalet produktionsanläggningar som finns i planeringsstadiet kommer vara avgörande för att påskynda omställningen. Här kommer statligt stöd, finansiell liksom regeltekniska, vara viktiga.

## Svenska regionala flygplatsers kommentarer

SRF ställer sig bakom Miljömålsberedningens förslag avseende:

- att riksdagen beslutar om att utsläpp från bunkring till internationellt flyg inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045.
- att riksdagen beslutar om att koldioxidutsläpp från inrikesflyg inkluderas i etappmålet för inrikes transporter till 2030.

SRF är också enig i miljömålsberedningens slutsats att *"Tillförlitlig statistik är en av grunderna för målformuleringen"* och att *"Höghöjdseffekter ska inte i dagsläget ingå i något etappmål. Mer applicerad forskning behövs för att kunna kvantifiera storleken på denna effekt i Sverige med mer specifika data, vilket även ger möjlighet att kunna minska höghöjdseffekterna i flygtrafik"*. Dessa slutsatser är avgörande för de åtgärder vi vidtar ska vara både klimat- och kostnadseffektiva.

SRF vill samtidigt understryka komplikationen som den svenska reduktionsplikten skapar jämfört med motsvigheten som är föreslagna genom EU:s "Fit for 55". Bland annat handlar det om skärpta krav inom EU-ETS, där flyget ingår som hittills enda transportslag sedan 2012. Vidare kommer flyget inom EU med stor sannolikhet omfattas av en reduktionsplikt, eller inblandningskrav, inom ramen för ReFuel EU Aviation.

De föreslagna nivåerna 2030 är dock betydligt lägre än den svenska reduktionsplikten - i dagsläget fem procent inom EU jämfört med 27 procent i Sverige. Aktörerna på den svenska marknaden verkar på en internationell och fullt ut konkurrensutsatt inre marknad.

Kvarstår denna skillnad för reduktionsplikt kommer det bli extra kännbart för flygbolag som opererar på de regionala flygplatserna i Sverige. Det är redan idag dyrare för mindre bolag att flyga på mindre destinationer än det är för större bolag att flyga på större destinationer. Stordriftsfördelar märks speciellt för flygbolag. En betydligt strängare reduktionsplikt i Sverige än i vår omvärld kommer snabbt drabba mindre destinationer värst.

SRF vill betona betydelsen att Sverige har samma regler för omställning och reduktionsplikt, likt EU och vår omvärld.

Peter Larsson  
VD Svenska regionala flygplatser