

2021-10-21

Miljödepartementet

M2021/00830

Swedavia AB:s remissvar över betänkandet SOU 2021:21 ”En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden”

Swedavia AB (”Swedavia” eller ”bolaget”) får anföra följande.

Sammanfattning

Swedavia AB är ett helägt statligt bolag som är världsledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan. Under år 2020 nåddes bolagets mål om 0 ton utsläpp av fossil koldioxid från egen verksamhet.

Swedavia är mycket positiv till att klimatfrågan lyfts. Bolaget ser dock en del otydligheter och brister i betänkandet. Betänkandet är bl.a. inte komplett och ytterligare utredningar föreslås. Det är därför inte helt lätt att ta ställning till vissa av de förslag på regeländringar som förs fram.

Utredningens förslag ska skapa förutsättningar att ställa ökade krav på s.k. följd företag, vilket Swedavia är kritiskt till.

Generella synpunkter

Det görs ingen skillnad i betänkandet mellan utsläpp av fossil och icke-fossil koldioxid vilket hade varit önskvärt. En stor del av lösningen i arbete med att ställa om en verksamhet handlar om att byta från fossila bränslen och drivmedel till icke-fossila bränslen och drivmedel, i båda fallen emitteras koldioxid. Icke-fossil koldioxid bör betraktas som en acceptabel emission.

Betänkandet utgår ifrån att verksamhetsutövare inte aktivt arbetar för att den egna verksamheten ska minska sitt klimatavtryck och nollalternativet som tagits fram av Naturvårdsverket innebär att ingen minskning av utsläppen av klimatgaser kommer att ske. Det är inte en rimlig slutsats. Swedavia har bedrivit ett omfattande arbete för att minimera sin klimatpåverkan och nådde därför under förra året målet med 0 ton utsläpp

av fossil koldioxid från den egna flygplatsverksamheten. Många andra företag gör sannolikt liknande satsningar för att värna klimatet utifrån olika styrmedel.

Swedavia anser att de författningsförändringar som föreslås av portalparagrafen (1 kap. 1 § samt 2 kap. 3 och 5 §§ miljöbalken ("MB")) innebär en ökad detaljstyrning där nyttan kan ifrågasättas. Bolaget anser att förslagen riskerar att "slå in öppna dörrar" samtidigt som prövningsprocesserna kan kompliceras. Det gäller särskilt tillägget i 2 kap. 5 § MB angående kravet att hushålla med material och att återvinna eller förnybara råvaror och material ska användas i första hand om det leder till en minskad miljö- och klimatpåverkan. Det är Swedavias utgångspunkt att hushålla med material, återvinna material och använda sig av förnybara råvaror. Den snäva tillämpningen av avfallslagstiftningen kan dock försvåra en återvinning av material.

Speciellt kring ny avvägningsregel kring klimatnytta

Swedavia är positiv till en ny avvägningsregel i andra kapitlet MB, även om det är svårt att veta hur den kommer att utformas och tillämpas.

Speciellt kring omprövning och tidsbegränsning av tillstånd

Swedavia är i grunden negativ till tidsbegränsning av tillstånd och automatisk omprövning av tillstånd. Utredningen föreslår dock att detta ska utredas vidare samtidigt som förslagen anses vara väldigt viktiga för att de förslag som utredningen lägger fram ska få fullt genomslag. Det är därmed svårt att ta ställning till förslaget om ändring av 24 kap. 8 § MB avseende en verksamhetsutövers ansökan om ändringstillstånd när en myndighet avser att ansöka om omprövning av verksamheten enligt 24 kap. 5 § MB.

Speciellt kring följdverksamheter

Swedavia bedriver en verksamhet som genererar 0 ton utsläpp av fossil koldioxid från den egna flygplatsverksamheten. Bolaget redovisar vid tillståndsprövningar de utsläpp som sker inom LTO-cykeln (Landing- start Cycle) samt markbundna transporter till och från flygplatserna, men verksamheterna villkorsregleras inte, i enlighet med Högsta domstolens dom NJA 2004 s 421. I domen betonade domstolen att MB och dess förarbeten inte ger stöd för att meddela villkor i ett tillståndsbeslut som skulle innebära en typ av indirekt reglering av transportsektorn.

I betänkandets konsekvensanalys betonas att utredningens förslag skapar ökade möjligheter att ställa klimatrelaterade krav på den påverkan från transporter som regleras i miljöbalken, både de som omfattas av den miljöfarliga verksamheten och s.k. följdföretag.

Swedavia ser med oro på en utveckling som skulle innebära att en verksamhet som Swedavias, som i sig inte genererar några utsläpp av fossil koldioxid, skulle riskera att regleras för sina följdföretags klimatutsläpp, när dessa transporter rör sig på mycket stora avstånd från bolagets verksamhetsområden. Detta skulle också få stora konkurrensmässiga konsekvenser och innebära en snäv nationell reglering av en i grunden global fråga.



Fredrik Jaresved

Direktör Strategiska Initiativ och Innovation



Charlotta Strigell

Bolagsjurist