

REMISSVAR " BETÄNKANDE AV UTFASNINGsutredningen (SOU 2021:48)"

Ert Dnr: M2021/01183

Swedavia kan konstatera att utredningen är heltäckande och detaljerar i hög grad de behov och åtgärder som kan behövas för en omställning till ett fossilfritt samhälle men också de utmaningar som kvarstår och de regeländringar som måste till för detta.

Swedavia har valt att fokusera på de delar som berör flygtrafik samt flygrelaterad verksamhet med syfte att lyfta fram de kärnfrågor och utmaningar som vi anser är viktiga samt de funderingar som kvarstår eller de åtgärder som vi anser bör förtydligas.

Swedavia står bakom flygbranschens färdplan för fossilfri konkurrenskraft, vilken identifierar de områden som är centrala för att inrikesflyget ska kunna vara fossilfritt år 2030 och att allt flyg som startar vid svenska flygplatser, både in- och utrikes, ska vara fossilfritt år 2045.

ÖVERGRIPANDE SYNPUNKTER

Swedavia arbetar aktivt med att främja fossilfria alternativ och är positivt inställd till åtgärder som gynnar denna utveckling. Vi är måna om att nya regelverk och direktiv inte skapar en snedvriden konkurrens mellan olika aktörer samt att lagar, regler och styrmedel förblir internationella för att dessa ska få bästa effekt. Även inrikesflyget är en del av ett globalt transportsystem och styrmedel uppnår som regel högsta möjliga effekt genom att harmoniseras med vår omvärld. På så vis kan även en negativ påverkan på konkurrensen mellan transportslagen samt mellan olika länder undvikas.

Swedavia fortsätter att verka för en omställning till ett fossilfritt samhälle, vi har sedan år 2021 noll utsläpp av fossil koldioxid från egen flygplatsverksamhet för alla våra tio flygplatser, och inte bara för Stockholm Arlanda Airport som det påpekas i rapporten.

Vi vill också påtala att en storskalig användning av hållbara bränslen är en förutsättning för att nå klimatmålen. Förnybart bränsle i form av biobaserat flygbränsle fungerar i dagens flygplan och infrastruktur och används redan, om ännu i blygsam omfattning. Det går att blanda biobaserat flygbränsle med befintligt bränsle i takt med att utbudet ökar. Reduktionsplikten för flygbränsle som infördes den 1 juli 2021 skapar en långsiktig efterfrågan och på så vis bidrar till en storskalig produktion och ett rimligt pris. Detta är ett exempel på ett bra styrmedel.

Utvecklingen inom elektrifiering och hybridlösningar accelererar snabbare än vad många tidigare förutspått. Både nya och etablerade flygplanstillverkare utvecklar nu elektrifierade flygplan och i flera länder finns det planer på att introducera elflyg i kommersiell trafik redan från 2025. Swedavia vill påtala vikten av incitament och styrmedel som främjar denna omställning, inte minst genom stöd för ny infrastruktur samt för övriga investeringar som också kan krävas.

Elöverföringskapaciteten måste också säkerställas, och inte bara tillgången till elnätet eller till laddinfrastrukturen. Den kommande förväntade ökningen av vätgasproduktion som drivmedel både till vägfordon och luftfarkoster kräver också en hållbar elproduktion samt ny infrastruktur kopplat till denna.

Vi anser att det finns en stor potential för Sverige att få igång en inhemsk produktion av hållbara biodrivmedel i stor skala. Det är viktigt att EU inte bromsar förutsättningarna för hållbara biodrivmedel inom EU och att en långsiktighet säkerställs för producenterna. I EU-initiativet ReFuelEU Aviation tas flera åtgärder fram. Swedavia vill lyfta komplexiteten med att reglera produktionen av fossilfria bränslen. Nya regelverk och lagar ska anpassas för att driva på utvecklingen av hållbara fossilfria alternativ men också verka för fortsatt innovation och teknologiska framsteg som kan minska nuvarande koldioxidutsläpp. Lagar och regler behöver beakta de specifikt gynnsamma förhållanden som råder i Norden inom bland annat skogsindustrin för att få igång en storskalig produktion av hållbara fossilfria bränslen för flyget och andra transportslag.

DETALJERADE SYNPUNKTER

Om kapitel 14

Swedavia står bakom de punkter som utredningen tar fram från EU-initiativet ReFuelEU Aviation. Som flygplatsägare har Swedavia begränsade möjligheter att påverka produktionen av och innovationen inom fossilfria bränslen. Swedavia arbetar emellertid för att stimulera användningen och därmed även efterfrågan av hållbart flygbiobränsle genom att handla upp flygbiobränsle för våra egna tjänsteresor, erbjuda andra organisationer hjälp med det samma samt att ge incitament till flygbolag som vill tanka biobränsle. Det huvudsakliga ansvaret vilar främst på andra aktörer och på myndigheternas möjlighet att uppmuntra användningen av fossilfria alternativ. Vi bevakar därför aktivt införandet av nya fossilfria alternativ och arbetar proaktivt för att anpassa våra flygplatser för att möta upp nya behov exempelvis ny laddinfrastruktur eller nyttjande av fossilfri vätgas som bränsle.

Vi anser i likhet med utredningen att den svenska flygskatten inte är anpassad till att agera som morot för en grön omställning och ser hellre harmoniserade styrmedel på EU-nivå eller världsnivå som är direkt riktade mot CO2 utsläppen, vilket bidrar till ett större incitament att nyttja fossilfria bränslen eller elektriska flygplan. En nationell skatt på resandet i sig riskerar att snedvrیدا konkurrensen utan att ge den omställningseffekt som önskas.

Tjänsteresor med flyg ofta är en nödvändighet i vårt avlånga land och viktigt för Sveriges konkurrenskraft. Det är samtidigt förståeligt att företag, myndigheter och andra organisationer antar policier för att reducera sina resor av såväl miljömässiga som ekonomiska skäl. För de resor som ändå kommer att behöva göras anser Swedavia att det är bättre att ställa krav på att resorna klimatreduceras genom att köpa till förnybart flygbränsle istället för att aktivt välja bort flyget som transportslag. Genom att köpa till förnybart flygbränsle istället för att aktivt välja bort flyget som transportmedel kan omställningen till fossilfria flygresor accelereras och vi kommer snabbare till målet om ett fossilfritt flyg i Sverige.

Swedavia är positivt till förslaget om att miljökrav bör finnas vid upphandling av flygtrafik och vill fortsätta stötta detta, inte minst genom att exempelvis stötta Trafikverket i syfte att de i framtiden ska kunna upphandla trafik utifrån specifika miljökrav och utifrån de möjligheter som berörda flygplatser och flygrutter har.

Rapporten nämner stöd för elanslutning och laddinfrastruktur för sjöfarten och dess hamnar, Swedavia önskar att liknande förslag hade lämnats för flygverksamhet och flygplatser då detta kan bidra till att påskynda elflygets användning samt bidra till högre affärsmässighet.

På sida 577 påpekar rapporten att ”utsläppen från flyg är underskattade vad gäller påverkan på växthuseffekten”. Formuleringen kan missuppfattas och det bör därför förtydligas att förbränningen av fossila bränslen bidrar till lika mycket koldioxid oberoende av höjden men att det fortsatt råder stor osäkerhet kring den förhöjda växthuspåverkan från andra utsläpp än koldioxid på höjd, vilket tydligare skulle kunna belysas i rapporten.

Stockholm Arlanda 2021-09-03



Fredrik Jaresved
Strategichef, Swedavia AB