

Stockholm 2016-10-20

Miljö- och energidepartementet
Remiss M2016

Er referens/dnr: M2016/01735/KI

Remissvar - SOU 2016:47 "En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige"

Föreningen Svenskt Flyg har fått ovanstående delbetänkande på remiss och har följande synpunkter att framföra. Svenskt Flyg ansluter sig till även till remissvar från Swedavia, Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

- Svenskt Flyg konstaterar att både in- och utrikesflyget i betänkandet står utanför etappmål och utsläppsmål då flyget ingår i den handlande sektorn.
- Utsläpp från flyg som startar från svenska flygplatser primärt bör hanteras via internationella överenskommelser och regleringar. Bl.a. via det globala system som beslutats inom ICAO efter att betänkandet publicerats vilket i sin tur innebär att ett antal formuleringar i betänkandet måste justeras.
- Tillgängligheten inom samt till och från Sverige måste bevaras och stärkas framöver. Denna grundförutsättning bör slås fast i en svensk klimatstrategi.
- En klimatstrategi bör fokusera på att skapa förutsättningar för teknikutveckling och en storskalig utveckling av långsiktigt hållbara icke fossila bränslen för flyget. Detta bör ha hög prioritet då en snabb och kostnadseffektiv distribution ut i systemet ger motsvarande reella utsläppsminskningar som följd. Svenskt Flyg vill särskilt trycka på de möjligheter som den svenska skogen innebär inom detta område och de arbetstillfällen och exportmöjligheter som följer.
- Svenskt Flyg instämmer med skrivningarna om att konsumtionsperspektivet bör lämnas utanför ett långsiktigt utsläppsmål då konsumtionsperspektivet har stora metodmässiga brister.
- I betänkandet förordas att ett skärpt ramverk bygger på att andra länder gör samma sak. Förslaget saknar konsekvensanalys avseende hur det svenska klimatmålsarbetet ska utformas om andra länder inte gör samma sak. Samt analys vad gäller näringslivets konkurrenskraft när Sverige "går före" inom EU och på global nivå.

Flygets internationella karaktär

Betänkandet förordar att internationell luftfart inte ska omfattas av det klimatpolitiska ramverket. Detta är den mest logiska och för klimatet bästa åtgärden. Trots detta finns motsägelsefulla skrivningar i underlaget som antyder att det trots allt kan behövas åtgärder på nationell nivå avseende den internationella luftfartens klimatpåverkan.

Åtgärder på nationell nivå – dvs en svensk flygskatt skulle inte innebära några som helst mål eller mekanismer för minskade utsläpp. Samtidigt skulle konkurrensen snedvridas mellan den svenska flygmarknaden och andra länder. Irland, Danmark och Nederländerna har infört och avskaffat sina passageraskatter då de inte haft någon positiv klimateffekt. Flyglinjer, passagerare och därmed utsläpp har flyttat till flygplatser i närliggande länder. De rapporterar även allvarliga negativa samhällsekonomiska effekter som förlust av arbetstillfällen och tillväxt. I Tyskland och Storbritannien är skatten en rent fiskal skatt som ska bidra till statsbudgeten utan några klimatrelaterade effekter.

Med ICAO:s nyligen beslutade system får luftfarten en konkurrensneutral lösning med en säker och exakt klimateffekt.

ICAO – CORSIA

Flyget har som enda internationella bransch enats om en globalt antagen klimatplan till 2050. Eftersom flyget per definition är en global bransch måste flygets klimatpåverkan i största möjliga utsträckning ska hanteras i en global kontext. Färdplanen innebär bland annat att flygets utsläpp inte kommer att överstiga 2020 års nivå och vara halverade i absoluta tal till 2050. Detta är ett mål som ligger i linje med de utsläpp som kan tillåtas för flyget för att nå FN:s utsläppsmål 2050. I början av oktober beslutade luftfartens FN-organ ICAO om ett globalt marknadsbaserat system för flygets utsläpp. Detta är något som betänkande berör men i och med att beslutet nu är fattat och utformningen bestämd är vissa av formuleringarna i betänkandet inaktuella och bör justeras utifrån beslutet. Utsläppen från flyg som startar från svenska flygplatser bör enbart hanteras via internationella överenskommelser, styrmedel och regleringar. I betänkandet rekommenderas att alla typer av dubbelbeskattning av sektorer som ingår i den handlande sektorn bör undvikas. Svenskt Flyg ansluter sig till denna slutsats och vill påpeka att en nationell flygskatt skulle innebära denna typ av dubbelbeskattning av flygets utsläpp.

Att införa nationella system i en global bransch är samhällsekonomiskt dyrt och ineffektivt. Eftersom de resurser som satsas på att minska klimatutsläppen bör ge så stor effekt som möjligt, är internationella och kostnadseffektiva styrmedel för minskade klimatutsläpp den bästa lösningen. CORSIA som systemet kallas, kommer att minska klimatutsläppen på global nivå och gynnar utveckling av ny teknik, effektiva flygningar samt hållbara bränslen.

EU-ETS

Inom EU omfattas flyget redan av ett ekonomiskt styrmedel - systemet för handel med utsläppsrätter. Flyget ingår därmed under det Europeiska "taket" för utsläpp, som sänks för varje år. Till 2020 kommer taket – och därmed utsläppen - att minska med 21 procent och till 2030 med 43 procent. Om effekten av skatten blir att flygresandet minskar, skulle också de svenska utsläppen kunna minska något. Men klimatfrågan är inte svensk. Det som händer om utsläppen från flyget minskar i Sverige är att ett lika stort utsläppsrymme skapas någon annanstans i EU – eftersom det finns ett gemensamt EU-tak för

utsläppen. Detta utrymme kan till exempel nyttjas av ett polskt kolkraftverk eller ett franskt stålverk. Klimatnyttan med en svensk flygskatt är därmed noll.

Säkerställ mobilitet och tillgänglighet

Kommande mål och planer måste ta i beaktande och bidra till en ökad mobilitet inom samt till och från Sverige. Sverige är en del i en global värld, där vi behöver den globala marknaden för våra produkter och tjänster mer än den behöver oss. EU-kommissionen har i sin långsiktiga klimatpolitik varit tydlig med att det är utsläppen som ska minska, inte mobiliteten. Denna grundförutsättning bör slås fast även i en svensk klimatstrategi.

Biobränslen bör ges hög prioritet

Utvecklingen av biojet för flyg är en högaktuell fråga för flygnäringsen och de senaste åren har både forskning och certifiering av nya bränslen tagit fart. Flygmotorerna är redan anpassade till att flyga på biojet och enligt de internationella specifikationerna för flygbränsle är det idag möjligt att blanda in upp till 50 procent biobaserat jetbränsle i det fossilbaserade jetbränslet. Sverige är världsledande inom både miljöteknik och flygteknik. Många av dagens flygplan har system och produkter utvecklade och producerade i Sverige av svensk flygindustri, därför bör regeringen satsa mer på forskning och innovation. Det är en styrkeposition, som Sverige även bör satsa på gällande biobränslen. Redan nu ser vi ett intresse från omvärlden för det som händer i Skandinavien, där nu Sverige, Norge och Finland är drivande. Det säljs ungefär 20 000 fat flygbränsle (Jet A1) i Sverige per dag. Det betyder ungefär 1 150 000 kubikmeter per år. Vid 50 procents inblandning av biojet skulle vi behöva ha ett utbud av cirka 500 000 kubikmeter biojet per år. Om biojet skulle kosta runt sju kronor per liter, samma pris som Jet A1, är det totala värdet drygt tre miljarder kronor per år.

Regeringen bör utreda möjligheter för att skapa incitament för en nationell produktion av icke fossilt flygbränsle. I de underlag som redogörs för i SOU:n framgår att ett stort antal branscher kommer att efterfråga icke fossilt bränsle. Det finns dock ingen plan för vilken eller vilka branscher som ska prioriteras när det gäller tillgången till dessa bränslen. En svensk klimatstrategi bör tydligt redogöra för hur inrikes luftfarten ska hanteras och prioriteras. En storskalig nationell produktion av biobränsle- biojet är den effektivaste nationella åtgärden för att bidra till att minska den klimatpåverkan som sker från internationell luftfart till och från Sverige. Detta då en ökad inblandning av biojet innebär en direkt och absolut minskning av koldioxidutsläppen. Luftfarten bör självklart ingå i de strategier som betänkandet föreslår ska tas fram inom biodrivmedelsområdet.

För att stärka övergången till biojet vill vi se en samverkan mellan flygnäring, myndigheter, politiken, regioner och näringslivet i syfte att hitta nya affärsmodeller, processer och strukturer för att snabbare gå från idé till produktion. Vi vill också se en nationell luftfartsstrategi för att stärka konkurrenskraften hos flygföretagen, strategin bör även ha som mål att främja investeringar och utveckling av biojet i Sverige.

Värde skapas i alla delar av innovationskedjan. Det finns goda skäl att försöka behålla hela kedjan i Sverige. Utveckling och produktion i Sverige skapar arbetstillfällen, investeringar och ett teknikförsprång till gagn för Sverige.

Långsiktiga ramvillkor

Den föreslagna handlingsplanen ska revideras vart fjärde år och följa den parlamentariska kalendern. Det finns en stor risk i att detta kommer att föra in politisk kortsiktighet i handlingsplanen. Självklart bör handlingsplanen revideras med ett lämpligt intervall men detta bör i största möjliga mån särskiljas från partipolitiken.

Näringslivet måste ges långsiktiga ramvillkor, det är en förutsättning för investeringar och konkurrenskraft.

Internaliseringsgrad

Svenskt Flyg delar inte Trafikanalys slutsats att flyget internaliseringsgrad av externa kostnader endast är ca 50 procent. Trafikanalys har helt enkelt bortsett från flera tvingande avgifter som finns inom luftfartssektorn. Flera metodbrister gör det olämpligt att hänvisa till Trafikanalys siffra i betänkandet. Svenskt Flyg har låtit WSP analysera och räkna på flygets internationaliseringsgrad. De (internaliserande) skatter och avgifter som flyget och passagerarna betalar och jämfört med de kostnader som flyget orsakar i termer av bland annat buller, utsläpp osv. WSP konstaterar att flyget betalar ca 14 900 kr i olika avgifter, samtidigt som den samhällsekonomiska kostnaden är ca 9 100 kr för samma resa. Med andra ord – så står flyget för långt mer än sina kostnader – trots att detta är det vanligaste argumentet för just en svensk flygskatt. Analysen: [Flygskatt – en samhälls-ekonomisk analys](#) finns att ladda ned på Svenskt Flygs hemsida.

Olika utsläpp kräver separat hantering

Framförallt internationellt flyg innebär flygningen på höjder där det uppstår en ökad klimatpåverkan från utsläppen. Exakt hur denna påverkan ser ut är ännu inte klarlagt av forskarna, därför florerar olika typer av kreativa uppräkningsmodeller som på ett felaktigt sätt beskriver denna påverkan. Mekanismerna bakom denna påverkan är helt annorlunda än den som uppstår via den ordinarie förbränningen och bör alltså hanteras helt separat och eventuell hantering bör invänta ytterligare kunskap från forskningen.

Svensk klimatpolitik i en global kontext

I betänkandet förordas att ett skärpt ramverk bygger på att andra länder gör samma sak. Hur säkerställs och följer man upp att detta sker, och vad får det för konsekvenser om Sverige går före och inget annat land följer efter?

Sverige är en del av en globaliserad värld och det är långt till våra marknader.

Sveriges internationella tillgänglighet en mycket viktig aspekt. Avstånd och dyra transporter är redan en konkurrensnackdel för Svenskt näringsliv, då vi är helt

Beroende av handel och utbyte med andra länder och regioner. Det är avgörande för svensk konkurrenskraft att en klimatstrategi samordnas med det internationella arbetet. Hur en detta arbete ska ske behöver utvecklas och förtydligas.

Anna Wilson

Generalsekreterare

Föreningen Svenskt Flyg