

2016-06-09

Dokumentnummer: D 2016-005296

Klimatpolitiskt ramverk för Sverige

Swedavia har tagit del av SOU 2016:21 avseende ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige och lämnar här sitt remissvar.

Swedavia välkomnar arbetet med ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Klimatfrågan är av sådan betydelse att den i största möjliga utsträckning bör separeras från mer kortsiktiga politiska beslut. Långsiktighet och transparens blir därmed två nyckelfaktorer i det klimatpolitiska ramverket tillsammans med frågor kring hur klimatpolitiken ska hanteras regulatoriskt samt i en internationell kontext.

SAMMANFATTANDE SLUTSATSER

- Swedavia önskar att inrikesflygets roll i det klimatpolitiska ramverket klarläggs.
- Att skapa förutsättningar för en storskalig utveckling av långsiktigt hållbara icke fossila bränslen för flyget är den enskilt viktigaste frågan för svenskt luftfart inom ramen för det långsiktiga klimatarbetet.
- Produktion av icke fossilt flygbränsle bör ha hög prioritet då detta kan få en snabb och kostnadseffektiv distribution ut i systemet med motsvarande reella utsläppsminskningar som följd.
- Swedavia vill särskilt säkerställa att långsiktiga klimatmål inte bidrar till att minska mobiliteten samt tillgängligheten inom samt till och från Sverige. Denna grundförutsättning bör slås fast i ett svenskt klimatpolitiskt ramverk.
- Swedavia instämmer i slutsatsen att internationell luftfart inte bör omfattas av det klimatpolitiska ramverket. Swedavia vill vara tydliga med att utsläppen från flyg som startar från svenska flygplatser primärt bör hanteras via internationella överenskommelser och regleringar.
- Swedavia välkomnar skrivningarna om att konsumtionsperspektivet bör lämnas utanför ett långsiktigt utsläppsmål. Swedavia håller med om att konsumtionsperspektivet har stora metodmässiga brister.

- I underlaget förordas att ett skärpt ramverk bygger på att andra länder gör samma sak. Swedavia saknar en konsekvensanalys avseende hur det svenska klimatmålsarbetet ska utformas om andra länder inte gör samma sak.

Inrikesflygets roll

Swedavia anser att inrikesflyget måste finnas med i mål och planer. I SOU:n framgår inte hur inrikesflyget ska omhändertas i en samlad och långsiktig klimatpolitik. Swedavia önskar konkreta mål och planer för inrikesflyget avseende klimatarbetet. Svenskt inrikesflyg har under flera år minskat sina utsläpp och förutsättningarna för ett helt fossilfritt inrikesflyg är goda. Det som primärt krävs är tillgång till icke fossila bränslen till ett konkurrenskraftigt pris. Här skulle det klimatpolitiska ramverket kunna bidra genom att sätta upp tydliga mål och aktiviteter för att detta ska bli verklighet.

Biobränslen bör ges hög prioritet

Swedavia önskar vidare att regeringen utreder möjligheterna 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. Swedavia önskar att ett klimatpolitiskt ramverk tydligt redogör för hur den inrikes luftfarten ska hanteras och prioriteras. Ur Swedavias perspektiv bör produktion av långsiktigt hållbart icke fossilt flygbränsle ha hög prioritet. Detta då det kan användas med dagens flygplan och dagens bränsleinfrastruktur och därmed kan få en snabb och kostnadseffektiv distribution ut i systemet med motsvarande reella utsläppsminskningar.

Säkerställa att mobilitet och tillgänglighet inte påverkas negativt

SOU:n pekar på att ett antal mål och planer behöver tas fram avseende den långsiktiga svenska klimatpolitiken. Swedavia vill särskilt säkerställa att dessa mål och planer inte bidrar till att minska mobiliteten inom samt till och från Sverige. 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 ett svenskt klimatpolitiskt ramverk.

Vikten av långsiktighet

Swedavia kan vidare konstatera att den föreslagna handlingsplanen ska revideras vart fjärde år och följa den parlamentariska kalendern. Swedavia ser en risk i att detta kommer att föra in politisk kortsiktighet i handlingsplanen.

Swedavia ser självklart att handlingsplanen bör revideras med ett lämpligt intervall men detta bör i största möjliga mån särskiljas från partipolitiken.

Hänsyn till luftfartens internationella karaktär

Swedavia noterar vidare att SOU:n förordar att internationell luftfart inte ska omfattas av det klimatpolitiska ramverket. Swedavia instämmer i att detta är den mest logiska och för klimatet bästa åtgärden. Trots detta finns skrivningar i underlaget som antyder att det trots allt kan behövas åtgärder på nationell nivå avseende den internationella luftfartens klimatpåverkan. Swedavia anser att en storskalig nationell produktion av biobränsle 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 biobränsle innebär en direkt och absolut minskning av koldioxidutsläppen.

Swedavia vill även tydliggöra att flyget som enda internationella bransch har en globalt antagen klimatplan till 2050. Eftersom flyget per definition är en global bransch anser Swedavia att 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. Under hösten 2016 kommer luftfartens FN-organ ICAO med stor sannolikhet att besluta om ett globalt marknadsbaserat system för flygets utsläpp. Swedavia vill vara tydliga med att utsläppen från flyg som startar från svenska flygplatser primärt bör hanteras via internationella överenskommelser och regleringar.

Möjlighet att utveckla marknadsbaserade system för utsläpp

Swedavia stöder förslaget om att sektorer ska ges möjlighet att på olika sätt handla utsläppsrätter för att nå målet om nollutsläpp. Det globala marknadsbaserade system som via ICAO är under utformning för luftfarten bygger på denna princip. Det kommer att innebära största möjliga utsläppsminskningar till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Detta system har av FN pekats ut som en av de effektivaste lösningarna för fler branscher att ta efter.

Konsumtionsperspektivet ska ej ingå i ett klimatpolitiskt ramverk

Swedavia välkomnar skrivningarna om att konsumtionsperspektivet bör lämnas utanför ett långsiktigt utsläppsmål. Swedavia håller med om att konsumtionsperspektivet har stora brister och att det därmed aldrig bör användas tillsammans med den typ av mål och åtgärder som föreslås i delbetänkandet. Swedavia har tidigare riktat skarp kritik mot de rapporter som Naturvårdsverket tagit fram avseende luftfartens klimatpåverkan ur ett konsumtionsperspektiv. Detta då underlagen innehåller ett stort antal metod- och faktamässiga brister som inte kan användas som underlag för ett långsiktigt klimatmålsarbete. Kon-

sumtionsperspektivet innebär även betydande problem vad avser avgränsningar och rådighet.

Vikten av bred förankring och oberoende

Swedavia konstaterar att Naturvårdsverket ges en stor och viktig roll i det föreslagna fortsatta arbetet med ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Swedavia anser inte att Naturvårdsverket har en oberoende roll i det svenska klimatarbetet och därmed anser Swedavia inte heller att Naturvårdsverket bör ges ett så stort och ensamt inflytande som beskrivs i några av förslagen i delbetänkandet. För att uppnå de klimatpolitiska målen krävs en bred förankring hos ett stort antal myndigheter, inom näringslivet och hos oberoende akademisk expertis.

Svensk klimatpolitik i en global kontext

I underlaget förordas att ett skärpt ramverk bygger på att andra länder gör samma sak. Swedavia saknar en konsekvensanalys avseende hur det svenska klimatmålsarbetet ska utformas om andra länder inte gör samma sak. Sverige är ett öppet land och påverkas i stor utsträckning av den globalisering som sker. Inom detta område är Sveriges internationella tillgänglighet en mycket viktig aspekt. Sveriges beroende av handel och utbyte med andra länder och regioner innebär även att ett klimatpolitiskt ramverk i hög grad måste vara samordnat med det internationella arbetet. Hur detta ska ske behöver utvecklas och förtydligas.

Positivt med klimatpolitiskt råd men flera tveksamheter gällande klimatlag

När det gäller de konkreta förslagen avseende inrättande av ett klimatpolitiskt råd och en klimatlag har Swedavia följande synpunkter. Ett klimatpolitiskt råd kan ha en viktig funktion när det gäller utformning och uppföljning av de klimatpolitiska målen. Inte minst när det gäller att utvärdera underlag från enskilda myndigheter, riksdag och regering. Rådets oberoende och långsiktighet är ytterst kritiska faktorer. Hur detta ska göras framgår inte fullt ut i delbetänkandet utan måste utvecklas och säkerställas ytterligare.

Gällande förslaget till klimatlag har Swedavia, utifrån vad som beskrivs i SOU:n, svårt att se nyttan av denna. Detta då en klimatlag innebär en tillkommande administrativ börda, att sanktionsmöjligheterna är oklara och att områdena som berörs bör kunna hanteras på olika sätt inom nuvarande lagstiftning. Klimatfrågorna som ska hanteras via en klimatlag har på olika sätt starka kopplingar till andra områden vilket ytterligare riskerar att bidra till administrativa bördor och gränsdragningsproblem med nuvarande lagstiftning. Därmed ser Swedavia att nackdelarna med en klimatlag, så som den beskrivs i delbetänkandet, överväger fördelarna.

Swedavias slutsatser

Sammanfattningsvis välkomnar Swedavia att Sverige tar ett samlat grepp kring de långsiktiga klimatfrågorna. Området är komplext och har även stor påverkan på bl.a. sociala och ekonomiska områden. Att utforma ett klimatpolitiskt ramverk som på ett effektivt sätt kan samspela med övriga politikområden ser Swedavia som en av de stora utmaningarna. Ett fungerande samspel med övriga politikområden är även en stor möjlighet som kan innebära stärkta möjligheter att nå de långsiktiga klimatmålen. Som statligt ägd koncern vars verksamhet ska bidra till att nå de transportpolitiska målen ser Swedavia fram mot att vara en aktiv part i det fortsatta arbetet. Att skapa förutsättningar för en storskalig utveckling av långsiktigt hållbara icke fossila bränslen för flyget är här den enskilt viktigaste frågan för svenskt luftfart inom ramen för det långsiktiga klimatarbetet.

I handläggningen av ärendet har även Henrik Littorin deltagit.

Stockholm Arlanda som ovan
Swedavia AB, genom



Karl Wistrand
Verkställande direktör

lena.wennberg@swedavia.se
Tel: 010-1090104, Mobil: 0708-18 66 50
Fax: 010-109 05 00

