

Till klimat- och miljöminister
Romina Pourmokhtari

Stockholm 2024-01-22

Pausa och påbörja utfasning av reduktionsplikten för flygfotogen

Det svenska flyget är under hård kostnadspress och återhämtningen för den svenska flygmarknaden efter pandemin tar längre tid än i andra europeiska länder, inklusive våra grannländer. Två av våra nätverksflygbolag befinner sig i rekonstruktion och vi ser linje- och frekvensneddragningar som påverkar tillgängligheten i och till och från Sverige negativt. Samtidigt arbetar branschen hårt med omställningen och behöver långsiktiga villkor för att ställa om.

Transportföretagen Flyg vill uppmärksamma statsrådet på att reduktionsplikten för flygfotogen, istället för att frysas på 2023 års nivå som Energimyndigheten föreslagit i sin kontrollstation december 2022¹, höjdes från 2,6 till 3,5 procent vid årsskiftet. Höjningen av reduktionsplikten för flygfotogen innebär en kostnadsökning för det svenska flyget om nära 200 miljoner kronor.

Höjningen av reduktionsplikten är problematisk av två bärande skäl.

Det första handlar om reduktionspliktens utformning. Om bränsleleverantörerna inte blandar in den mängd hållbara flygbränslen som lagen föreskriver, åläggs de att betala en reduktionspliktsavgift. Tre av fem leverantörer gör det idag, vilket alltså driver upp redan stigande bränslepriser utan att reducera utsläppen. En höjd reduktionsplikt i ett läge när det ännu inte finns tillräckliga volymer hållbart flygbränsle på marknaden innebär enbart högre kostnader utan avsedd utsläppsminskning. Det gynnar varken omställningen eller stärker flygbranschens omställningskraft.

Det andra skälet är att EU under hösten 2023 antog den nya förordningen ReFuelEU Aviation som innebär en inblandningsplikt av hållbart flygbränsle på Europainivå och gör det omöjligt för Sverige att ha högre inblandningskrav än det som fastställs på EU-nivå. Energimyndigheten föreslog därför vid reduktionspliktens kontrollstation att nivån för reduktionsplikten skulle frysas på samma nivå som 2023:

"För att jämma ut övergången till de gemensamma inblandningsnivåerna i EU föreslår Energimyndigheten därför att reduktionsnivån för 2024 ska frysas på samma nivå som 2023."

¹ <https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2022/energimyndigheten-foljer-upp-reduktionsplikten-for-flygfotogen/>



Men detta gjordes alltså inte.

Regeringen har uppmärksammat innebörden av ReFuelEU Aviation och skriver i klimathandlingsplanen att: *"Sverige kommer därför behöva se över den befintliga nationella reduktionsplikten för flygfotogen utifrån EU-regleringen"*. Det är positivt men då tiden är knapp för att hantera frågan uppmanar vi nu regeringen att vidta två brådskande åtgärder:

- Upphäv höjningen av reduktionsplikten för flygfotogen för 2024 enligt Energimyndighetens rekommendation.
- Initiera utfasningen av reduktionsplikten för flygfotogen snarast med målet att vara helt borta 1 januari 2025.

Den svenska flygbranschen har mycket höga klimatambitioner med mål om fossilfritt inrikesflyg 2030 och svenskt utrikesflyg från Sverige 2045. Omställningen kommer att vara kostsam och det finns inte utrymme för styrmedel som inte ger klimateffekt utan bara dränerar flygets ekonomi, som i detta fall. Den höjda reduktionsplikten försämrar svenska flygets konkurrenskraft utan att minska utsläppen.

Vi står till klimat- och miljöministerns förfogande för fortsatta samtal om flygets omställning och eventuella behov av förtydliganden om reduktionsplikten.

Med vänlig hälsning

Fredrik Kämpfe, branschchef, Transportföretagen Flyg

Transportföretagen Flyg är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen och har idag 86 medlemsföretag med totalt 6 400 medarbetare. Företagen representerar flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, tillverkning, service och underhåll samt marktjänster.

