



## **PM om remiss av regeringens utredning om reduktionsplikt för flygbränsle (Biojet för flyget, SOU 2019:11)**

### *Utredningen och remissen*

Regeringen tillsatte februari 2018 en utredning om hur flygets användning av hållbara biobränslen kan främjas för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan. Maria Wetterstrand utsågs till särskild utredare och utredningens förslag överlämnades till regeringen mars 2019<sup>1</sup>. Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) har därefter remitterat utredningen<sup>2</sup>.

Enligt januariöverenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalerna ska obligatorisk inblandning av biobränsle för flyget införas varför det är troligt att utredningens huvudförslag kommer att genomföras.

Alla berörda parter, även instanser som inte är medtagna i remissmissivet, uppmanas att svara på remissen genom att sända sitt svar till [i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se) senast den 18 september.

### *Utredningens huvudförslag*

Utredningen lämnar totalt åtta förslag som samtliga finns kort sammanfattade i utredningens inledning.

Utredningens huvudförslag är en reduktionsplikt för flygfoto-gen. Det innebär att allt flygbränsle som tankas i Sverige ska innehålla en viss mängd biobränsle för att reducera koldioxidutsläppen. Enligt utredningens förslag ska reduktionsplikten införas 2021 och stegras t.o.m. 2030. En kontrollstation ska finnas var tredje år för att bedöma om nivåerna behöver justeras med hänsyn till marknadsfaktorer. Krav på inblandning av biobränsle finns idag i Norge och diskuteras på politisk nivå i andra europeiska stater.

Reduktionsplikten är ett långsiktigt styrmedel för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan som påverkar flygnäringen och därmed även rese- och besöksnäringen samt bränsleproducenter och leverantörer. Det är därför viktiga att berörda instanser svarar på remissen för att förse Regeringskansliet med ett brett beslutsunderlag.

Den rödgröna regeringen antog januari 2017 en flygstrategi som fastslår att:

*”Flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft och spelar en viktig roll genom att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter, såväl inrikes som utrikes.”*

Flygbranschens kapacitet att försörja Sverige med transporter är helt beroende av långsiktigt hållbara och konkurrenskraftiga regler och avgifter. Ett helt nytt styrmedel som reduktionsplikten behöver därför införas på ett väl avvägt sätt som inte negativt påverkar andra

<sup>1</sup> <https://www.regeringen.se/493238/contentassets/6d591e58fd9b4cad8171af2cd7e59f6f/biojet-for-flyget-sou-201911>

<sup>2</sup> <https://www.regeringen.se/remisser/2019/06/remiss-av-sou-2019-11-biojet-for-flyget/>





hållbarhetsåtgärder som investeringar i nya flygplan eller ny teknik. Det är särskilt viktigt att staten verkar för att det skapas en marknad för hållbara biobränslen.

Flygbranschen befinner sig mitt i ett omställningsarbete med målsättningen om ett fossilfritt flyg. Satsning på biobränsle bör inte ses i ett isolerat perspektiv. Att byta ut fossilt bränsle mot biobränsle är redan idag möjligt med befintlig teknik. På kort- och medellång sikt är det ett effektivt sätt att minska fossilberoendet. På längre sikt kommer även andra satsningar på el- och hybridflyg, e-bränslen och material att bidra till det fossilfria flyget. Olika satsningar ska inte ses i ett motsatsförhållande. Ett förverkligande av det fossilfria flyget kräver naturligtvis även en underliggande konkurrenskraft för flygbranschen som möjliggör investeringar.

### ***Vad tycker Svenska Flygbranschen om utredningens förslag?***

- Svenska Flygbranschen **välkomnar en väl avvägd reduktionsplikt som ett sätt att öka användningen av biobränsle**. Att byta ut fossilt bränsle mot biobränsle är en viktig pusselbit för att nå ett fossilfritt flyg.
- **Ett fossilfritt flyg sätter fokus på att det är utsläppen som ska minska – inte den rörlighet som flyget skapar**. Svenska Flygbranschen anser, liksom regeringen ger uttryck för i flygstrategin, att resandet är motiverat och behövligt såväl inrikes som utrikes över stora avstånd. Globaliseringen är en realitet. Besöksnäringen är en tillväxtsektor och en stor andel svenska medborgare har utländsk bakgrund. Det förefaller därför inte troligt att efterfrågan på resor minskar framdeles. Flyget måste därför ställa om.
- Svenskt Flyg har i en färdplan för fossilfrihet som tagits fram inom regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige visat hur allt inrikesflyg kan vara fossilfritt redan 2030 samt hur allt flyg som lyfter från Sverige kan vara fossilfritt 2045.
- **Svenska flygbolag vill tanka mer biobränsle** och arbetar tillsammans med flygplatser och enskilda företag för att öka användningen biobränsle t.ex. genom att redan idag erbjuda passagerare att välja till biobränsle vid bokningen.
- **Tillgången till hållbara biobränslen med god klimatprestanda är begränsad och produktionen behöver därför öka**. Liten tillgång till biobränsle riskerar att höja bränslepriserna med försvagad konkurrenskraft för flygnäringen som följd.
- En sådan utveckling riskerar också att få till följd att **flygbolag väljer att tanka utomlands istället för i Sverige vilket undergräver reduktionsplikten samt ger en negativ miljö- och klimatpåverkan**. Högre bränslepriser än de utredningen har räknat på riskerar att slå särskilt hårt mot regional- och inrikesflyget som utgör en vital livsnerv i delar av landet.
- **Det behövs en fungerande marknad för hållbara biobränslen**. I ett inledande skede krävs troligtvis statligt stöd för att skapa en marknad som tillhandahåller hållbara biobränslen med god klimatprestanda.





- Regeringen bör därför skyndsamt, i enlighet med utredningens förslag, ge Energimyndigheten i uppdrag att analysera frågan om ett **investerings- eller driftsstöd för produktionsanläggningar med ny teknik** som initialt är för kostsam för att kunna konkurrera i reduktionsplikten samt ta höjd för ett sådant stöd i kommande budgetförhandlingar<sup>3</sup>.
- För Svenska Flygbranschen är det viktigt att biobränslet som används är hållbart. **Inhemsk biobränsleproduktion är inte enkom en fråga om tillgång utan handlar framförallt om en potential för svensk grön ekonomi.** Produktion av hållbara biobränslen i Sverige skulle även positionera oss väl inför ett scenario där även andra stater väntas besluta om liknande kvot- eller reduktionsplikt för flygbränsle.
- Svenska Flygbranschen anser att **utredningen saknar konkreta incitament och initiativ för flygbolag att vara föregångare och tanka mer biobränsle än reduktionsplikten kräver.** Regeringskansliets fortsatta arbete med att genomföra reduktionsplikten bör på ett tydligare sätt kopplas till genomförandet av januariöverenskommelsens p.32 om bl.a. differentierade start- och landningsavgifter. Det framgår i januariöverenskommelsen att:

*”En hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament.”*

- Svenska Flygbranschen anser därtill att regeringen bör ta ett samlat ansvar för svensk flygnäring och dess konkurrenskraft i enlighet med vad som framgår i flygstrategin som antogs januari 2017.
- Svenska Flygbranschen **välkomnar utredningens förslag om att införa möjligheten att upphandla biojetbränsle i de statliga ramavtalen.**
- Reduktionsplikten lägger grunden för ett **avskaffande av flygskatten** vilken är en punktskatt på flygresor utan hänsyn till den specifika flygresans faktiska miljö- och klimatpåverkan eller vilket bränsle som tankas.

---

<sup>3</sup> Sammanfaller även med förslag 1 och 3 i branschens färdplan för fossilfrihet som överlämnades till regeringen april 2018: [http://fossilfritt-sverige.se/wp-content/uploads/2018/04/ffs\\_flygbranschen.pdf](http://fossilfritt-sverige.se/wp-content/uploads/2018/04/ffs_flygbranschen.pdf)

