

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia: anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Stockholm 2021-08-27

Ref I2021/ 02044

Yttrande angående EU-kommissionens förslag ReFuelEU Aviation

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra åtta förbund finns drygt 9 550 medlemsföretag med tillsammans cirka 202 800 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

Transportföretagen – Flyg (Svenska Flygbranschen, SFB) har mottagit ovan nämnda remiss från Infrastrukturdepartementet. Transportföretagen – Flyg (härefter TF-Flyg) är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen. I dag har TF-Flyg cirka 76 medlemsföretag med totalt cirka 6 500 medarbetare. Företagen representerar alla segment av flygnäringen dvs flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamheter samt marktjänster.

Inledningsvis noterar TF-Flyg att tiden för behandling av remissen varit kort, och delvis lagd under semesterperioden. Samtidigt är underlaget omfattande och komplext. Vi vill därför reservera möjligheten att komplettera svaret senare med tanke på hur viktigt ämnet är för flygbranschen och våra medlemsföretag.

En flygbransch med stora klimatambitioner

Den svenska flygbranschen arbetar både efter klimatmål uppsatta av myndigheter och efter branschens egna klimatåtaganden. Av den anledningen välkomnar vi ambitionen i Europeiska kommissionens initiativ inom ReFuelEU. En ”EU-Wide” reduktionsplikt för hållbara flygbränslen kan vara ett viktigt styrmedel för att ytterligare minska flygets miljö- och klimatpåverkan.

Våra medlemsföretag arbetar målmedvetet för att minska sin miljö- och klimatpåverkan. Branschen står helt och fullt bakom den färdplan för fossilfrihet som tagits fram inom den svenska regeringens initiativ Fossilfritt Sverige. Vi önskar att alla europeiska initiativ med kraft stöttar flygets omställning till fossilfrihet på ett sätt som samtidigt stärker konkurrenskraften för europeiskt flyg och verkar för god tillgänglighet.





Flygets klimatåtaganden står således högt på branschens dagordning och företagen tar sin del i klimatomställningen på största allvar med egna initiativ parallellt med mål från politiken. Branschens egna ambitioner bör däremot inte tas som automatisk intäkt för att införliva dessa i lagstiftning eller tvingande åtgärder eftersom företagen också behöver möjligheten att anpassa och vidareutveckla sina initiativ. TF-Flyg vill med detta remissvar poängtera vikten av att regeringen verkar för att förutsebara och rättvisa offentliga system kombineras med de ambitioner som branschen sätter.

TF-Flyg anser vidare att regeringen måste säkerställa att alla regleringar som införs i syfte att minska flygets klimatpåverkan *verkligen* bidrar till flygets omställning och att de samtidigt undviker att snedvrیدا konkurrensen inom luftfarten. Den svenska flygbranschen har genom sitt pågående omställningsarbete visat att det går att möta en fortsatt hög efterfrågan på resor med flyg och samtidigt sänka de klimatpåverkande utsläppen.¹

TF-Flyg vill understryka vikten av att konkurrensneutraliteten inom den europeiska luftfarten säkras nu när EU-gemensamma regleringar och system snart införs. Det är i sammanhanget värt att uppmärksamma den föreslagna förordningens titel nämligen EU Förordningen om att *försäkra lika villkor för hållbar luftfart*. Vi vill här betona att Sverige redan är ett av de europeiska länderna med högst klimatrelaterade kostnader för klimatpåverkande utsläpp med en särnationell flygskatt samt en nyligen introducerad reduktionsplikt, utöver det Europeiska handelssystemet med utsläppsrätter (EU-ETS) och CORSIA.

Genomförande av kommissionens förslag inom ReFuelEU Aviation får inte leda till minskad konkurrenskraft för svenska företag som redan arbetar med mer ambitiösa klimatplaner än företag i många andra medlemsstater. Därför efterlyser TF-Flyg en harmonisering där överlappande system för samma klimatpåverkande utsläpp eller regulatoriskt system för ökad användande av fossilfria bränslen inte förekommer.

En fossilfri flygbransch behöver fossilfritt bränsle

TF-Flyg uppmanar regeringen att tillse att effekten av kommissionens förslag inte innebär en försämring av förutsättningarna för tillverkning av bioflygbränsle i Sverige. I takt med ökad efterfrågan av biobränslen behövs beslut som säkerställer ökad produktion av biobränsle till rimligt pris. Här vill vi understryka vikten av att restprodukter från skogsbruket bör ingå i de råvaror som ska få användas i produktion av biodrivmedel för flyg. Vi anser att specifika råvaror inte bör uteslutas utan att ett enhetligt system med hållbarhetskriterier för alla källor till biobränsle istället etableras.

Priset på biobränsle riskerar att vid låg produktion, men hög efterfrågan, öka så mycket att omställning med hjälp av detta blir orealistisk. Det finns en teoretisk prisgräns där straffavgifter leder till så höga priser att kraven som följer med förslaget skulle omöjliggöra en lönsam flygtrafik

¹ Trots att antalet passagerare väntas öka med närmare 16 % mellan 2017 och 2025, beräknas flygtrafikens nettoutsläpp av koldioxid att vara 14 % lägre 2025 jämfört med 2017. (Trafikprognos för 2019-2025, Transportstyrelsen, 2019, länk: https://www.transportstyrelsen.se/4a7024/globalassets/global/luftfart/statistik_och_analys/prognoser-luftfart/prognos-host-2019.pdf)





i Europa med svåra konsekvenser för Europas ekonomi som direkt följd. För att omställningen till fossilfritt bränsle ska kunna genomföras *måste* produktionen av biobränsle därför stimuleras.

TF-Flyg ser en risk att förslaget i dess nuvarande utformning kan leda till att investeringar i ny energieffektivare teknik och produktion av biobränsle minskar då en sammanhållen politik på området saknas. Regeringen bör därför såväl i kommande förhandlingar inom EU som på nationellt plan verka för åtgärder som ökar förutsättningarna för lokal produktion av biobränsle. Dessvärre ser vi inte hur förslaget i dess nuvarande utformning ska kunna leda till bättre förutsättningar för produktion av biobränsle i Sverige och vi uppmanar därför regeringen att på alla sätt verka för politiska beslut som tillförsäkrar en marknad för hållbara flygbränslen. I ett inledande skede, särskilt på kort- och medellång sikt, menar vi att olika former av statligt stöd och stimulans krävs för att skapa en marknad som tillhandahåller hållbara flygbränslen med god klimatprestanda till ett konkurrenskraftigt pris.

Satsningar på hållbara flygbränslen måste även kompletteras med andra styrmedel och initiativ för att accelerera flygets omställning. En reduktionsplikt för hållbara flygbränslen minskar inte behovet, eller nyttan, av andra satsningar som rakare flygvägar, ny flygteknik, bränslesnålare flygplan eller elflyg.

Som branschen tidigare framfört anser vi att gemensam EU-reglering är att föredra framför nationella regler (som i enlighet med förslaget bör ersätta eventuell nationell reglering på området).

En mer noggrann och bredare konsekvensutredning efterfrågas

Som Regeringskansliet är medvetna om pågår det nu arbete med flera olika förslag inom EU som remitteras kopplat till kommissionens FitFor55-paket. För flygbranschen är flera förslag relevanta för luftfartens utveckling (exempelvis ReFuelEU Aviation, revisionen av Energiskattedirektivet och EU-ETS) och alltmedan vi välkomnar ambitionen att söka olika metoder att accelerera omställningen så finns ingen tvärgående konsekvensutredning som visar på den sammanlagda effekten av dessa förslag. TF-Flyg efterfrågar en sådan beskrivning då vi anser att den är helt nödvändig för att vi som bransch – och även regeringen – ska kunna ta slutgiltig ställning till effekterna av samtliga regelförslag.

I den konsekvensutredning som gjorts separat för nu föreliggande ReFuelEU Aviation förordningen görs flera förenklingar och antaganden som behöver fördjupas och detaljeras. Exempelvis när det gäller kostnadsutvecklingen är konsekvensutredningen relativt enkel i sitt antagande att kostnaderna för flyget kommer att öka vilket i sin tur kommer att påverka tillväxten negativt. Hur detta kommer att påverka tillgängligheten inom EU (och då särskilt regionala områden beroende av ”tunnare flyglinjer”) berörs överhuvudtaget inte.

Ytterligare en brist i konsekvensutredningen som bör noteras är bedömningen av den administrativa bördan för berörda aktörer. Förslaget kommer att innebära ökad administration för aktörerna och dessutom är det mycket troligt att myndigheter som får uppgifter genom förordningen kommer att ta ut nya, eller ökade, avgifter för administrationen vilket kommer att belasta flygbranschen ytterligare. Vi anser att detta inte har utretts tillräckligt av kommissionen.





TF-Flyg efterfrågar också svar på hur kommissionen avser att förslaget påverkar de flygplatser som inte omfattas av reglerna.

En flygbransch med framtid

Framtidens flygbransch är fossilfri och vi ser nu en utveckling som går snabbt framåt åt rätt håll. Sveriges samlade flygnäring tar behovet av omställningen på allvar och noterar bland annat hur flygresor på kortare sträckor kommer kunna trafikeras med elflyg och hybridflyg i en snar framtid samtidigt som fossilfria bränslen blir viktigare för det globala flygnätet. Flygresor gör världen mindre och gör att hela Sverige kan leva. Medskicken i detta remissvar är därför angelägna och frågorna som behandlas i förslaget avgörande för att branschen ska kunna genomföra sin del av det globala omställningsarbetet.

Önskemål om återkoppling

TF-Flyg önskar i den mån det är möjligt snar återkoppling från regeringen vilka förhandlingslinjer regeringen kommer att ta samt, senare, resultatet av förhandlingarna.

Med vänliga hälsningar,

[signerat]

Fredrik Kämpfe

Branschchef

Transportföretagen - Flyg

Svenska Flygbranschen

