

Datum
2019-09-16Dnr/Beteckning
TSL 2019-4168Ert datum
2019-06-03Er beteckning
I2019/01357/EInfrastrukturdepartementet
Energienheten
Andreas Kannesten

Remissvar av SOU 2019:11 Biojet för flyget

Sammanfattning

Transportstyrelsen har ombetts att lämna synpunkter på rubricerad remiss. Utredningen har lämnat ett gediget och välarbetat underlag att ta ställning till. Transportstyrelsen har inget att anmärka på vad gäller de författningsförslag utredningen lämnat, men önskar lämna kommentarer på ett antal valda delar i utredningen. Vi har valt att sammanställa våra kommentarer efter förslagen som återfinns i kapitlen 9-10 i utredningen med kapitelhänvisning i kronologisk ordning. Slutligen önskar Transportstyrelsen kort nedan informera i sitt remissvar hur myndigheten arbetar i internationella forum med bland annat biobränslen för flyget.

Transportstyrelsens synpunkter

Kort bakgrund Transportstyrelsens engagemang i det internationella regelutvecklingsarbetet inom ICAO

Transportstyrelsen är den myndighet som ska biträda regeringen med beredningen av ärenden i det internationella samarbetet inom ICAO.¹ Det gör Transportstyrelsen bl.a. genom att delta aktivt i ICAO:s miljökommitté CAEP.² Sverige är ett av de endast 26 länder som har en medlem i CAEP, och det i form av en av Transportstyrelsens anställda. Att Sverige har ett medlemskap i CAEP innebär att vi har goda möjligheter att vara med och påverka hur miljöregelverket utvecklas internationellt för det civila flyget. Inom CAEP finns ett antal arbetsgrupper som behandlar frågor kopplade till flygets miljöpåverkan.

Eftersom flyget till stor del är en internationell bransch, har Transportstyrelsen inriktat sina insatser att arbeta med flygets klimatpåverkan på att delta aktivt i det internationella arbetet. Transportstyrelsen deltar bl.a. i den arbetsgrupp under CAEP som tagit fram

¹ International Civil Aviation Organization

² Committee on Aviation Environmental Protection

regelverket för CORSIA³ samt den arbetsgrupp som arbetar med hållbara bränslen. Den övergripande målsättningen med vårt arbete i CAEP är att bidra och bevaka att arbetet leder till resultat med hög miljöintegritet och som, så långt som möjligt, överensstämmer med svenska transport- och miljöpolitiska mål och Parisavtalets temperaturmål etc. Målsättningen är också att ICAO ska anta miljöstandarder som har en balans mellan miljömässig hållbarhet och teknisk utveckling.

Transportstyrelsens synpunkter

Kap 9.4 Det bör införas politiska mål för flygets utsläpp

För att flyget ska kunna bli fossilfritt 2045 är användandet av bibränslen endast en av pusselbitarna, vilket utredningen konstaterar. Ett komplement för att nå målet om fossilfritt flyg 2045 är elflyget, som skulle kunna bli relevant framförallt på kortare sträckor. Även om det ligger långt fram i tiden för att elflyget ska få en större genomslagskraft så pågår forskning och utveckling på området. Det svenska forskningsprojektet Elise ligger till exempel i framkant på området. I samband med att Miljömålsberedningen föreslås få i uppdrag att ta fram mål för minskade utsläpp i flyget skulle elflyget kunna inkluderas som en del för denna måluppfyllelse.

Kap 9.5 En reduktionsplikt införs för flygfotogen

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget om att införa en reduktionsplikt. Vidare delar Transportstyrelsen utredningens uppfattning om att reduktionsplikten bör införas för allt flygfotogen oavsett om den ska användas för inrikes eller utrikes trafik. Utredningen berör frågan huruvida det genom Transportstyrelsens trafikstatistik för luftfarten går att särskilja vilken andel bränsle som används för inrikes respektive utrikes trafik. Myndigheten anser att det behöver utredas närmare om och hur man skulle kunna få fram, eller beräkna sådan bränsleförbrukning.

Kapitel 9.5.8 Kontrollstationer

Transportstyrelsen önskar göra utredningen uppmärksam om vilka myndigheter som troligtvis kommer få respektive ansvar för CORSIA. Som beskrivits ovan representerar Transportstyrelsen Sverige inom ICAO i flera kommittéer och arbetsgrupper, bl.a. den som behandlar utvecklingen av CORSIA. Eftersom miljöfrågorna inom ICAO och dess miljökommitté CAEP blivit alltmer komplexa under senare år så har externa resurser utanför Transportstyrelsen behövt bistå, däribland från Energimyndigheten och Naturvårdsverket. Naturvårdsverket kommer att få det administrativa ansvaret för genomförandet av CORSIA, med stöd av Transportstyrelsen. Detta då Naturvårdsverket redan har motsvarande ansvar för EU-ETS. Av

³ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

den anledning kommer det troligtvis att vara Naturvårdsverket som har tillförlitligast uppgifter på hur utsläppen från de svenska flygbolag som omfattas av CORSIA utvecklar sig. Energimyndigheten kommer att få en roll i form av registeransvarig för uppgifter kopplade till inköp och rapportering av utsläppskrediter.

Det är således viktigt att analysera vilka myndigheter som medverkar vid föreslagna kontrollstationer, så analysen omhändertar samtliga aspekter som kan ha bäring på föreslagna kontrollstationer.

Kapitel 9.5.9 Övriga frågor om reduktionsplikten

Utredningen skriver på sid. 206 *”Sverige bör även driva i förhandlingarna att det tydliggörs att det ska vara tillåtet för flygbolag att tillgodoräkna sig användning av biodrivmedel i utsläppshandelssystemet även om en medlemsstat har en plikt på drivmedelsleverantörer att blanda in biodrivmedel.”*

Transportstyrelsen önskar understryka att det är mycket viktigt att de utsläppsminskningar som skulle åstadkommas genom införandet av reduktionsplikten *inte* räknas mer än en gång. Ett exempel är om flygbolagen skulle få tillgodoräkna sig den mängd biobränsle som de använt till följd av reduktionspliktens låginblandning och räkna dessa som 0-utsläpp inom ex EU ETS. Då får de samtidigt inte tillgodoräkna sig dessa utsläppsminskningar inom CORSIA. Om bränsleleverantören överlämnar biobränslecertifikatet till flygbolag som använt en viss mängd biojetbränsle så får Sverige (genom ex bränsleleverantören eller flygbolagen) *inte* tillgodoräkna sig denna utsläppsminskning i de nationella räkenskaperna.

Med detta resonemang önskar Transportstyrelsen uppmärksamma att om man tillåter tillgodoräkning av samma mängd biobränsle inom olika system så som utredningen föreslår kan risken för dubbelräkning öka, om det inte åtföljs av mycket tydliga regler för vem som får tillgodoräkna sig vad i sluträkenskaperna.

Kapitel 10.3.1 Redovisning av klimatpåverkan från långväga resor kan ha betydelse för konsumenters val

Transportstyrelsen välkomnar utredningens förslag om att låta Energimyndigheten och Transportstyrelsen medverka i arbetet med att ta fram en enhetlig metod för att beräkna långväga resors klimatpåverkan.

Det nämns att resor med flyg, buss, tåg och färja ska inkluderas i arbetet med att ta fram en metod, men Transportstyrelsen saknar det långväga resandet med bil. Detta borde även kunna inkluderas i utredningens förslag, då många resor över 30 mil görs med just bil.

Kapitel 10.3.2 Utökad nattågstrafik som alternativ till flygresor

Transportstyrelsen noterar att Trafikverket den 11 juli 2019 fick i uppdrag att utreda förutsättningarna för att upphandla nattåg med dagliga avgångar till flera europeiska städer (I2019/02072/TP). Utredningen är alltså igång och vi får avvakta det förslag som Trafikverket lägger fram senast 30 april 2020.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sjö- och luftfartsdirektören Gunnar Ljungberg, sektionschefen Ingrid Almén och utredaren Max Ohlsson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör