



**REMISSYTTRANDE**

**Diarienumr I2019/01357/E**

Infrastrukturdepartementet  
Malmtorgsgatan 3  
103 33 Stockholm

i.remissvar@regeringskansliet.se;  
andreas.kannesten@regeringskansliet.se

**Yttrande på remiss SOU 2019:11 Biojet för flyget**

*Svenska resebyrå- och arrangörsföreningen, SRF, har cirka 300 medlemsföretag som sysselsätter 6 000 anställda. Vi står för mer än 80 procent av svenska resebyråers och researrangörers omsättning på 50 miljarder kronor 2017.*

**SRF:s synpunkter**

- SRF välkomnar utredningens huvudförslag och målsättningar att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och en minskad klimatpåverkan från flyget genom en väl avvägd reduktionsplikt. Vi anser dessutom att reduktionsplikten bör åtföljas av fler politiska beslut, i närtid, för att så snabbt som möjligt skapa förutsättningar för en marknad för alternativa och hållbara drivmedel.
- SRF saknar förslag i utredningen på konkreta ekonomiska styrmedel, i form av till exempel produktions- eller driftsstöd till anläggningar som producerar biojetbränsle, som snabbt kan minska flygets utsläpp. Utredningen föreslår att Energimyndigheten analyserar om det bör införas stöd till produktionsanläggningar av biobränsle. SRF anser inte att detta är tillräckligt utan menar att Energimyndigheten bör ges i uppdrag att ta fram ett förslag för produktions- eller driftsstöd till anläggningar som producerar biojetbränsle i Sverige. För hela den svenska rese- och turistbranschen är det av största vikt att Sverige får igång en biojetbränsleindustri som kan förse den svenska flygbranschen med biojetbränsle.
- SRF föreslår att differentierade start- och landningsavgifter tas i beaktande även avseende biojetbränsle som tar hänsyn både till användningen av biojetbränsle och mängden fossila utsläpp per passagerare, istället för att utredningen avfärdar detta. Det bör ske inom ramen för inom ramen för Transportstyrelsens separata uppdrag. Att



införa differentierade flygplatsavgifter som inte bara utgår från användningen av biojetbränsle utan som även är kopplade till mängden utsläpp per passagerare skulle, enligt SRF, förutom att premiera biojetbränsle, även premiera flygbolag som sänker utsläppen genom att ha investerat i nyare plan som drar mindre bränsle och/eller flygbolag som optimerar sina flygningar genom en hög kabinfaktor.

- SRF anser att flygskatten ska avskaffas. Detta eftersom reduktionsplikten lägger grunden för utfasning av fossila bränslen och dessutom skapar en högre drivmedelskostnad och därmed högre biljettpriser. En flygskatt försvårar omställningen till fossilfritt bränsle.
- SRF föreslår att utredningen ställer krav på statliga myndigheter att upphandla biojetbränsle i ramavtal, istället för att bara föreslå att det ska vara en möjlighet.
- SRF välkomnar förslaget om att utreda utökad nattågstrafik, och konstaterar att det är positivt att regeringen redan vidtagit steg för att nå det målet.

### **Fördjupade kommentarer**

Flera av SRF:s stora medlemsföretag äger egna flygbolag som sedan många år arbetar aktivt med hållbarhet och inte minst flygets miljöpåverkan. När det gäller alternativa drivmedel är tillgången emellertid fortfarande alltför begränsad. SRF välkomnar därför fler ekonomiska styrmedel som snabbt bidrar till en ökad tillgång av hållbara drivmedel.

Av utredningen framgår att det finns utmaningar med att få igång produktionen i Sverige, det handlar om höga initiala kostnader samt brist på starka aktörer och svårigheter att få fram kapital. Vi förväntar oss därför att regeringen inte bara överväger om staten bör ta ett större ansvar för att främja en ökad produktion i Sverige utan att man tar det genom införandet av incitament som underlättar och förenklar för energiföretagen att komma igång med sin produktion genom investerings- och driftstöd.

Vi inser att det finns många regleringar på området både inom EU och även nationella regler som försvårar möjligheterna att skynda på produktionen av nya bränslen och att det t.ex. kan vara problematiskt att ställa krav på myndigheter att upphandla något som ännu inte finns. Icke desto mindre anser vi att det åtminstone bör vara ett delmål på kortare sikt för att vi gemensamt ska kunna nå målen så snart som möjligt.

SRF betonar att det är utsläppen som ska minska, inte flygresandet till och från Sverige i sig. Vår målsättning är ett fossilfritt flyg och vi är positivt inställda till Svenskt Flygs färdplan för fossilfrihet, med målsättningen att inrikesflyget ska vara fossilfritt 2030 och att allt flyg som lyfter från Sverige ska vara det 2045.

När en reduktionsplikt införs blir flygskatten såväl oproportionerlig gentemot andra branscher som överflödigt, och innebär enbart en bestraffning av flygbranschen. Reduktionsplikten lägger grunden för en utfasning av fossila bränslen och därmed ett



hållbart flygresande. Dessutom innebär reduktionsplikten dyrare flygbränsle, vilket utredningen räknar med helt kommer att överföras på resenärerna och därmed ge högre biljettpriiser. Istället föreslår SRF att de intäkter som flygskatten inneburit för staten helt bör återinvesteras i åtgärder som snabbare bidrar till att underlätta för flygbranschen att minska de klimatpåverkande utsläppen.

### **Sammanfattning**

Utredningen konstaterar att antalet flygpassagerare globalt förväntas öka med 4 procent per år de kommande 20 åren. Det är därför rimligt att även svenskar kommer öka sitt flygresande. Svenskars flygresande bidrar till arbetstillfällena och välfärd både i Sverige och i länder vi reser till, inte minst i fattigare länder där turismen många gånger utgör en betydande del av BNP. Sverige behöver också turism och inte bara från svenskar eller nordeuropeer som åtminstone enklare än andra kan ta sig till Sverige på annat sätt än med flyg. Den svenska besöksnäringen är en stor och viktig del av den svenska ekonomin och bidrar till arbetstillfällena och välfärd i hela landet. Regeringen uttalar dessutom i sin flygstrategi att resandet är motiverat och behövs såväl inrikes som utrikes. Därför är det viktigt att flygbranschen så snabbt som möjligt kan ställa om och bli fossilfri.

Vi vet ännu inte vilka tekniker för fossilfria flygbränslen som kommer att kunna tas fram i större utsträckning i framtiden, det är en dyr och osäker investeringsprocess när nya och oetablerade tekniker ska användas. Därför är det nödvändigt att regeringen så snart som möjligt tar stark ställning för att ekonomiskt stödja utvecklingen av ett fossilfritt flyg.

SRF vill framför allt se förslag som bidrar till att lösa huvudfrågan, hur Sverige kan ta fram och producera stora mängder biojetbränsle lokalt. Införandet av en reduktionsplikt, differentierade startavgifter samt krav på statliga myndigheter att upphandla biojetbränsle bidrar till att ytterligare skynda på utvecklingen.

Stockholm den 17 september 2019

SRF

Anna Lennhammer  
*Generalsekreterare*