



Datum

2019-07-08

Vår referens

Mårten Spanne

Miljöingenjör

marten.spanne@malmo.se

**Yttrande över remiss från Infrastrukturdepartementet om biojet för flyget
MN-2019-5079**

Sammanfattning

Miljönämnden anser att det är viktigt för samhället att minska utsläpp som påverkar möjligheten att skapa en långsiktigt hållbar miljö. Utredningens förslag om biojetbränsle för flyget kan vara en del i arbetet med att minska dessa utsläpp. Det är dock viktigt att produktionskedjan för det alternativa bränslet kan utformas på ett hållbart sätt. En negativ effekt av utredningens förslag för Malmö stads del är en förväntad ökning av transferresande (avsnitt 11.8.6), i och med närheten till Köpenhamns flygplats. Att åtgärder inkluderas som kan komma att minska behovet av flygtrafik (förslag 8) anser miljönämnden är positivt.

Förslag till beslut

1. Miljönämnden svarar på Infrastrukturdepartementet remiss enligt förvaltningens förslag till yttrande.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelsen, daterad 2019-07-08
- Bilaga 1. Remissiv från regeringskansliet, diarienummer I2019/01357/E
- Bilaga 2. SOU 2019:11 "Biojet för flyget", <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2019/03/sou-201911/>

Beslutsplanering

Miljönämnden, 2019-08-27

Beslutet skickas till

Infrastrukturdepartementet

Ärendet

Kommunstyrelsen har översänt remiss om biojet för flyget till miljönämnden för direkt besvarande till Infrastrukturdepartementet. Svar önskas senast 2019-09-18.

Syftet i regeringens uppdragsbeskrivning till utredaren är att ta fram förslag som kan främja biodrivmedel för flyget för att minska flygets klimatpåverkan och stärka svensk industris omställning mot en biobaserad ekonomi. Utredningens förslag är:

1. Miljömålsberedningen ges i uppdrag att ta fram mål för minskade utsläpp i flyget.
2. En reduktionsplikt för flygfotogen införs.
3. Möjligheten att upphandla biojetbränsle bör införas i de statliga ramavtalen.
4. Försvarsmakten ges i uppdrag att upphandla biojetbränsle för den volym flygfotogen som statsflyget tankar i Sverige.
5. Försvarsmakten och Försvarets materielverk ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för inhemsk produktion och användning av biojetbränsle för Försvarsmaktens ändamål.
6. Energimyndigheten ges i uppdrag att analysera frågan om ett investerings- eller driftsstöd ska utvecklas för produktionsanläggningar med ny teknik som initialt är för kostsam för att kunna konkurrera i reduktionsplikten.
7. Konsumentverket ges i uppdrag att ta fram ett förslag för redovisning av klimatpåverkan för långväga resor, en s.k. klimatdeklaration.
8. En utredning tillsätts om utökad nattågstrafik som ett alternativ till flygresor.

Utredningens förslag avser att ge drivmedelsleverantörer (t ex flygplatser) huvudansvaret för reduktionsplikten. Inblandningen av biobaserat drivmedel i flygfotogen ska öka från 1 % år 2020 till 30 % 2030, vilket förväntas ge en utsläppsreduktion från 16 gram till 9 gram koldioxidekvivalenter per megajoule bränsle. Vidare förväntas reduktionsplikten ge endast marginell effekt på resmönster då kostnaden för en flygbiljett endast påverkas i liten omfattning: från en enkelbiljett-prisökning på 3 kr år 2020 till 41 kr år 2030 för inrikesflyg och för interkontinentala flygresor en ökning från 19 kr till 250 kr under samma tid. Utredningen ser möjligheter för att skapa en svensk produktion av biojetbränsle.

Förvaltningens förslag till yttrande

Miljönämnden anser att det är viktigt för samhället att minska utsläpp av både klimatdrivande ämnen och luftföroreningar för att skapa en långsiktigt hållbar miljö. Utredningens förslag är, precis som det nämns i sammanfattningen, en liten pusselbit i detta arbete. Vinsten med att införa biobränslen bygger dock på antagandet att den koldioxid som släpps ut vid förbrukningen av bränslet inte ger ett nettotillskott då den nyligen ingått i kolets aktiva kretslopp och ändå skulle återförts till atmosfären genom naturliga nedbrytningsprocesser. Detta är inte ett trivialt antagande. Därför bör alltid huvudfokus vara på klimatåtgärder som bygger på en reduktion av de faktiska utsläppen av klimatdrivande ämnen, medan byte till biobränslen kan vara ett komplement till dessa.

Utredningen visar att den huvudsakliga effekten av de föreslagna åtgärderna kommer från drivmedelsbytet och endast en marginell del från förändringar i resmönster. En möjlig negativ effekt för Malmö stad, i och med närheten till Köpenhamns flygplats, är en förväntad ökning av transferresande (avsnitt 11.8.6). I övrigt har Malmö stad ingen möjlighet att påverka det flyg som passerar över staden då det är en utländsk myndighet som enligt bilateralt avtal ansvarar för reglering och tillsyn av flygtrafiken över detta område. Miljönämnden ser gärna att kommunikationskanalerna kring denna tillsyn och ansvaret för bevakningen av det bilaterala avtalet kring flygtrafiken över Malmö förtydligas.

Det är viktigt att de i utredningen föreslagna åtgärderna inte kommer att utgöra ett hinder, varken ekonomiskt eller tekniskt, för genomförandet av andra åtgärder som direkt minskar utsläppen av klimatdrivande ämnen. Miljönämnden anser att de föreslagna åtgärderna är relevanta och rimliga, så länge produktionskedjan för det alternativa bränslet kan ske på ett hållbart sätt. Råvarorna för biojetbränslet bör därför främst komma från restprodukter eller olika

typer av avfall så att risken för en utträngningseffekt undviks för andra nödvändiga varor, till exempel i livsmedelsproduktionen eller inom energisektorn.

Att åtgärder inkluderas som kan komma att minska behovet av flygtrafik (förslag 8) anser Miljönämnden är positivt då utredningen visar att flyget fortfarande har högst utsläpp av de undersökta trafikslagen.

Barnkonventionen

Beaktande av barnkonventionen är inte aktuellt i detta ärende.

Förslaget har utarbetats av Mårten Spanne, miljöingenjör.
Samråd har skett med Rebecka Persson, miljödirektör.

Ansvariga

Rebecka Persson
Miljödirektör

Olof Liungman
Avdelningschef
Miljöstrategiska avdelningen