



2022-11-07

Miljödepartementet

M2022/01364

### **Swedavia AB:s remissvar över slutbetänkandet SOU 2022:21 ”Rätt för klimatet”**

Swedavia AB (”Swedavia” eller ”bolaget”) får anföra följande.

#### **Sammanfattning**

Swedavia är ett helägt statligt bolag som är världsledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan. Under år 2020 nåddes bolagets mål om 0 ton utsläpp av fossil koldioxid från egen verksamhet.

Swedavia är mycket positivt till att en översyn över svensk lagstiftning gjorts för att skapa bättre förutsättningar för att Sveriges klimatmål ska kunna nås.

Swedavia är också positiva till att ingen ny avvägningsregel föreslås införas i 2 kap. miljöbalken.

Swedavia är kritiska till utredningens utgångspunkt är att transportarbetet för inrikes flygtrafik ska minska, oavsett hur stor eller liten miljöpåverkan är.

Swedavia är också kritiska till det ändringsförslag som ska skapa förutsättningar att ställa ökade krav på s.k. följd företag, där också transportvillkor blir huvudregeln.

#### **Generella synpunkter**

Klimatperspektivet ska enligt utredningen tydligare genomsyra tillämpningen av hela miljöbalken. Ändringen av miljöbalkens portalparagraf som föreslogs i delbetänkandet (SOU 2021:21) är avsedd att förtydliga att miljöbalken även omfattar utsläpp av växthusgaser. Swedavia anser att tillägget främst är symbolpolitik, att det är otydligt vad som avses och att det sannolikt kommer att försvåra prövningsprocesserna.

Swedavia delar bedömningen att för att nå nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045 behöver transportsystemets omställning stå på tre ben: transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel inklusive elektrifiering samt energieffektiva fordon och

fartyg. Utredaren anser att bland annat trafikarbetet med flyg ska minska för att omställningen ska ske på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt. Swedavia anser att det inte är själva flygandet som ska minska utan miljö- och klimatpåverkan från flyget. Vid val av transportsätt ska man välja det som är mest optimalt och hållbart utifrån sitt transportbehov. Ett framtida elflyg på sträckor där en järnväg inte är lönsam eller inte fungerar, är ett effektivt sätt att transportera människor på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt, som innebär ett litet intrång i naturen, låga bullernivåer och utsläppsfritt vid källan.

Elflyget beräknas introduceras på den svenska marknaden 2028. Det som planeras i ett första skede är ett mindre flygplan för 30 passagerare och med en räckvidd på ca 25 mil. Elflyget är ett transporteffektivt sätt att transportera resenärer till exempel mellan Stockholm och Visby, mellan Umeå och Vasa eller emellan orter i Norrland där järnvägen inte är utbyggd.

Swedavia vill även påpeka att även om man flyger inrikes kan avstånden vara långa, som till exempel Stockholm- Kiruna, medan vissa resor utrikes kan vara relativt korta, som till exempel Stockholm- Oslo.

Fyrstegsprincipen innebär att problem i transportsystemet ska lösas med åtgärder som påverkar transportefterfrågan, val av transportsätt eller som gör det möjligt att nyttja befintlig transportinfrastruktur mer effektivt framför åtgärder som nybyggnation av infrastruktur eller större ombyggnationer. Swedavia menar att det är mer effektivt att använda befintlig flygplatsinfrastruktur för att lösa transportbehovet i Sverige, och samtidigt minska klimatpåverkan utan att bygga ny järnväg. Det går redan i dag att flyga på biobränsle och inom en snar framtid kommer det att finnas elflyg för viss inrikestrafik. På lite längre sikt kommer även vätgasflyg att finnas på vissa sträckor inom Europa.

Swedavia vänder sig mot att det inte görs någon skillnad i betänkandet mellan utsläpp av fossil och icke-fossil koldioxid. Transportarbetet avseende inrikes flygresor ska minskas oavsett vilket drivmedel som används. Swedavia anser att en stor del av lösningen i arbete med att ställa om en verksamhet handlar om att byta från fossila bränslen och drivmedel till icke-fossila bränslen och drivmedel, i båda fallen emitteras koldioxid. Icke-fossil koldioxid bör betraktas som en acceptabel emission. I en relativt snar framtid kommer även elflyget att kunna utgöra ett bra alternativ ur miljösynpunkt. Redan 2028 beräknar den svenska flygplanskonstruktören Heart Aerospace att de kommer ha ett elflygplan med plats för 30 passagerare i luften, lämpligt för inrikes transporter. I mitten av 2030-talet beräknar flygplanskonstruktören Airbus att vätgasflyget kommer att vara tillgängligt för trafik inom Europa.

Betänkandet utgår ifrån att verksamhetsutövare inte aktivt arbetar för att den egna verksamheten ska minska sitt klimatavtryck och nollalternativet som tagits fram av Naturvårdsverket innebär att ingen minskning av utsläppen av klimatgaser kommer att ske. Det är inte en rimlig slutsats. Swedavia har bedrivit ett omfattande arbete för att minimera sin klimatpåverkan och nådde därför under år 2020 målet med 0 ton utsläpp av fossil koldioxid från den egna flygplatsverksamheten. Många andra företag gör sannolikt liknande satsningar för att värna klimatet utifrån olika styrmedel.

Swedavia är positiva till att ingen ny avvägningsregel föreslås införas i 2 kap. miljöbalken som ger klimat en större tyngd i förhållande till människors hälsa eller andra miljöintressen i miljöbalken. Swedavia delar utredningens bedömning att en sådan regel skulle komplicera miljöprövningarna och inte ge några positiva climateffekter.

Försiktighetsprincipen inklusive krav på bästa möjliga teknik ska enligt utredningen tillämpas för att minska klimatförändringar. Att minimera klimatförändringar innebär att växthusgasutsläppen ska begränsas så långt som möjligt genom den teknik som är rimlig att kräva. Det finns idag begränsade krav i praxis vad gäller villkor som minimerar klimatförändringar. Idag tillämpas till exempel krav på energieffektivisering i viss mån, dock inte villkor om bränsle. Utredningen menar att deras förslag på ändringar kan leda till att domstolen får tydligare mandat att kunna föreskriva villkor om val av bränsle, material och råvaror inom ramen för en tillståndsprövning. Swedavia menar å sin sida att det kan innebära en detaljstyrning som försvårar och förlänger tillståndsprövningar.

### **Speciellt kring följdverksamheter och transportvillkor**

Den rådande uppfattningen i praxis är att koldioxidutsläpp inte bör regleras i enskilda tillstånd eftersom de har globala effekter och bättre regleras på annat sätt. Det är dessutom förbjudet att reglera växthusgasutsläpp för verksamheter som ingår i EU ETS.

Swedavia bedriver en verksamhet som genererar 0 ton utsläpp av fossil koldioxid från den egna flygplatsverksamheten. Bolaget redovisar vid tillståndsprövningar de utsläpp som sker inom LTO-cykeln (Landing- start Cycle) samt markbundna transporter till och från flygplatserna, men verksamheterna villkorsregleras inte, i enlighet med Högsta domstolens dom NJA 2004 s 421. I domen betonade domstolen att miljöbalken och dess förarbeten inte ger stöd för att meddela villkor i ett tillståndsbeslut som skulle innebära en typ av indirekt reglering av transportsektorn.



Utredningens förslag skapar ökade möjligheter att ställa klimatrelaterade krav på den påverkan från transporter som regleras i miljöbalken, både de som omfattas av den miljöfarliga verksamheten och s.k. följd företag. Förslaget innebär att prövningsmyndigheten måste ta ställning till behovet av sådana villkor i varje enskild prövning. Verksamhetsutövare är redan skyldiga att identifiera, beskriva och bedöma de effekter på miljö och klimat som uppkommer från verksamhetens följd företag i form av transporter.

Swedavia ser med oro på en utveckling som skulle innebära att en verksamhet som Swedavias, som i sig inte genererar några utsläpp av fossil koldioxid, skulle riskera att regleras för sina följd företags klimatutsläpp, när dessa transporter rör sig på mycket stora avstånd från bolagets verksamhetsområden. Detta skulle också få stora konkurrensmässiga konsekvenser och innebära en snäv nationell reglering av en i grunden global fråga.

---

Fredrik Jaresved

*Direktör Strategiska Initiativ och Innovation*

Charlotta Strigell

*Bolagsjurist*