



energi för nästa generation

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över promemorian Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation)

Ert dnr LI2024/01687

Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, är en branschorganisation med ca 300 företag, organisationer och personer som är verksamma inom bioenergiindustrin i Sverige. Svebio tackar för möjligheterna att lämna synpunkter på promemorian *Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport* (ReFuelEU Aviation).

Svebios synpunkter i sammanfattning

- *Det är bra att EU nu formulerar mål för minskad klimatpåverkan från flyget. Men målet på 6 procent inblandning av förnybart flygbränsle 2030 är dock alldeles för lågt satt. Det kan jämföras med det svenska målet på 30 procent.*
- *Alla typer av biobränslen som uppfyller hållbarhetsvillkoren i förnybartdirektivet (RED III) bör kvalificeras som råvara för bioflygbränsle. Vi motsätter oss den diskvalificering av grödebaserade råvaror som beslutats av kommissionen.*
- *Det behövs åtgärder för att stimulera en ökad produktion av hållbara biobaserade flygbränslen i Sverige.*
- *EU bör välja samma modell som Sverige valt med en reduktionsplikt för flygbränsle och därvid utgå från klimatpåverkan i livscykeln (well-to-wing).*
- *Allt flygbränsle som tankas inom EU bör omfattas av denna ReFuel Aviation. Avgränsningen till större flygplatser med över 800 000 passagerare är allt för snäv.*

Svebios syn på ReFuel Aviation

Svebio noterar att bestämmelserna i rubricerad EU-förordning i första hand berör flygbolagen och bränslebolagen. EU-förordningen omfattar alla flyg som avgår från en flygplats inom EU som har fler än 800 000 passagerare eller godstrafik på mer än 100 000 ton frakt per år. Detta innebär att endast 4-5 flygplatser i Sverige kommer att omfattas. Vidare ställer förordningen krav på att flygbränslen tillhandahålls vid en sådan flygplats.

Svebio anser det är positivt att man tar itu med flygets klimatpåverkan på EU-nivå och att det sker genom ett kvotsystem för introduktion av förnybart flygbränsle. Redan tidigare har inomeuropeiskt flyg





energi för nästa generation

inkluderats i ETS, och genom skärpningen av ETS och det stigande priset på utsläppsrätter, sker ett ökat omvandlingstryck också för flyget.

Svebio menar dock är målet för omställningen av flygbränslet på EU-nivå är alldeles för lågt satt. Leverantörer av flygbränsle ska gradvis öka inblandningen av hållbara flygbränslen i fossilt flygbränsle från och med den 1 januari 2025 då miniminivån är satt till 2 procent hållbara flygbränslen. Från och med den 1 januari 2030 är miniminivån 6 volymprocent. Då införs även ett särskilt krav på inblandning av syntetiska flygbränslen med en miniminivå på 0,7 volymprocent. Miniminivån höjs sedan successivt vart femte år fram till 2050 då den ska ligga på 70 volymprocent, varav minst 35 volymprocent syntetiska flygbränslen.

Både Sverige, Finland och Norge har beslutat om en målnivå på 30 procent 2030. EU borde som helhet kunna lägga sig på samma nivå. Därtill är den svenska modellen mer ambitiös eftersom den utgår ifrån klimatnytta, inte volym som i EU-systemet (well-to-wing). Inom EU finns dock en oro för att ett alltför ambitiöst mål skulle leda till svårigheter att ordna försörjning med biobaserat jetbränsle. Det är vår uppfattning att det dock är fullt möjligt att bygga upp produktionskapaciteten för biojetbränsle för att tillgodose en större efterfrågan.

Ökad produktionskapacitet i Sverige

Investeringar i ny produktion kan pressa kostnaderna och mobilisera råvara. Emellertid har omprövningen av reduktionsplikten för vägtransporter skapat stor osäkerhet för investerarna. När det gäller biobränsle för flyg behövs långsiktiga spelregler och villkor för att trygga nya produktionsinvesteringar i landet. Det är därför angeläget att regeringen lägger förslag om hur man kan stimulera inhemsk produktion av biodrivmedel.

Som underlag för fortsatt arbete vill Svebio hänvisa till de förslag kring hantering av risk och styrmedel för nya svenska bioraffinaderier samt kring styrmedel för att underlätta finansiering av ny biodrivmedelsproduktion som togs fram 2020¹ respektive 2021² och som bl.a. finansierades av Vinnova. För att öka den inhemska produktionen krävs olika typer av styrmedel. Detta kan till exempel vara system för riskminimering genom investeringsstöd, gröna krediter och krav på offtake-avtal. För att stärka stödet för produktion av SAF bör även t.ex. Industriklivet och Klimatklivet användas. Långsiktighet i regelverk för efterfrågan och produktion är centralt. Den politiska risken är idag ett av de största hindren för investeringsbeslut.

Produktion av biodrivmedel från svenska råvaror kan bli en allt viktigare del av det svenska näringslivet. Sverige är ledande inom bioenergi och har stora outnyttjade bioenergiressurser både inom jord- och

¹ <https://www.svebio.se/wp-content/uploads/2020/02/Hantering-av-risk-och-styrmedel-for-ny-a-svenska-bioraffinaderier-SVEBIO.pdf>

² <https://www.svebio.se/wp-content/uploads/2021/09/Styrmedel-fo%CC%88r-nya-svenska-biodrivmedel-SVEBIO.pdf>



energi för nästa generation

skogsbruket. En utbyggnad av produktionen av biodrivmedel skulle skapa sysselsättning i alla delar av landet, både för råvaruproduktionen och vid de nya fabrikena. Ökade volymer är den bästa garantin för sjunkande kostnader för biodrivmedel samt för ökad beredskap och försörjningstrygghet i landet.

Enligt ReFuel Aviation räknas inte biodrivmedel baserade på livsmedels- och fodergrödor som hållbara flygbränslen. Svebio har i flera yttranden till regeringen pekat på det orimliga i detta. I Sverige - och i övriga EU - finns stora odlingsresurser som inte används, både i form av övergiven och outnyttjad åkerareal. I Sverige kommer det, enligt Klimatpolitiska vägvalsutredningen beräkningar (SOU 2020:4), att finnas nära en halv miljon hektar överskottsmark 2045 som kan utnyttjas för odling av energigrödor. Dessutom beräknas att över 200 000 hektar kommer att läggas ner, utöver de areal som redan avvecklats. Liknande situation råder i ett stort antal EU-länder.

Produktion av grödebaserade biodrivmedel ger som biprodukt stora volymer proteinfoder eller protein för livsmedel som ersätter importerad soja och kött. Det gäller både etanol- och biodieselproduktion. Biodrivmedelsproduktion med fermentering (etanol och biogas) ger dessutom koncentrerade flöden av koldioxid som kan utnyttjas för bio-CCS eller bio-CCU.

Svebio noterar vidare att förslaget innebär att ett EU-gemensamt regelverk upprättas med ett krångligt system för rapportering och måluppfyllelse. För Sveriges del innebär det att vårt redan beslutade, mycket enklare system, måste ersättas med EU-gemensam lagstiftning. En bättre lösning hade varit att alla medlemsstater hade ålagts att införa reduktionskvoter för tankning av flygbränsle enligt en viss minimikurva.

Svebio anser slutligen att kompletterande förslag bör tas fram nationellt för att främja grön omställning inom flyget. Här kan t.ex. upphandling användas så att statliga myndigheter köper hållbara flygbränslen (SAF) för sina flygresor, såsom t.ex. det norska flygvapnet gjort.

Stockholm den 29 november 2024
SVENSKA BIOENERGIFÖRENINGEN

Anna Törner
VD

Kopia till:
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

SVEBIO