

i.remissvar@regeringskansliet.se  
Kopia: andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Infrastrukturdepartementet

12019 /01357 /E

## **2030-sekretariatet: Remissvar gällande Biojet för Flyget 2019:11**

2030-sekretariatet lämnar följande synpunkter på Infrastrukturdepartementets förslag för Biojet för Flyget.

2030-sekretariatet organiserar ett 80-tal partners i arbetet för att ställa om transportsektorn till 2030 i linje med Klimatlagens sektorsmål. Sekretariatet har valt att inkludera flyget i detta arbete, och konstaterar att stora delar av flygindustrin ställt sig bakom transportsektorns klimatmål.

Vi tycker det är ett överlag genomtänkt förslag som kommer i rätt tid. Flygets utveckling och klimatpåverkan diskuteras allt mer, och Sverige är med detta förslag ett av de första länder som sätter utvecklingsmål för biobränsle i flyg. Vi menar att det är ett viktigt stöd både för flygets miljöutveckling, och för den industriella utvecklingen av biobränsle i Sverige.

Vi noterar att flygbränsleutredningen även diskuterar alternativ till flygresor. Detta är viktigt eftersom lösningen på transporterens klimatpåverkan aldrig är enbart en drivmedels- eller teknikfråga. Beteende är en av de viktigaste komponenterna i en långsiktig lösning.

Utredningen noterar att kundefterfrågan inte räcker för att driva på utvecklingen. Det är ett tydligt och klokt ställningstagande. Vi ser det som viktigt att långsiktiga och successivt mer krävande policys införs. Det ger en tydlighet, och som nämnts ovan ett stöd för industriella satsningar.

Vi sammanfattar våra kommentarer och förslag till utveckling nedan, och utvecklar senare i dokumentet.

2030-sekretariatets kommentarer i sammanfattning:

- Vi är överlag positiva till en reduktionsplikt, och ser självklara nyttor av att koppla den till reduktionsplikten för drivmedel på landsidan.
- Vi är positiva till utredningens inriktning på att stötta produktion i Sverige, eftersom stöd till produktionssidan är eftersatt. Utredningen föreslår att ge Energimyndigheten att analysera detta vidare. Det är viktigt att produktionsstöd noterar att den tekniska mognadsgraden skiljer mellan olika certifierade

produktionsmetoder (se figur 6.2 sid 115 i utredningen). Certifiering av ett flygbränsle tar lång tid.

- Ett inhemskt produktionsstöd är motiverat för nya teknologier, men det innebär inte att vi menar att man skall stänga dörrarna till importerade biodrivmedel. Efterfrågan kommer att öka snabbt, och kräva en mångfald av källor.
- Det är bra att utredningen belyser andra sätt än biodrivmedel för att minska flygets klimatpåverkan. Att bara tillsätta en utredare för nattågstrafiken är dock inte tillräckligt, utan här bör kraftfulla åtgärder sättas in parallellt.
- Inom ramen för 2030-målet bör elflyg kunna få en viss betydelse, särskilt för kortare inrikesresor, och det bör vara möjligt att uppnå delar av sitt beting inom reduktionsplikten med hjälp av eldrift.
- Det är bra att utredningen föreslår att *Försvarsmakten och Försvarets materielverk ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för inhemsk produktion och användning av biojetbränsle för Försvarsmaktens ändamål*. Det finns en viktig kommunikationsaspekt i att försvarsmakten tar detta steg, i linje med vad USAs flygvapen gjorde med "Green Hornet"-projektet för några år sedan.
- Det är viktigt med en långsiktig inställning. Utredningen föreslår mål fram till 2030, i linje med sektorsmålet för transportsektorn, men aviserar även mål på längre sikt.

## Reduktionsplikten som modell

Reduktionsplikt är rätt huvudsakligt styrmedel; det ger en förutsägbarhet och är ett instrument branschen känner. Att ställa kravet på drivmedelsaktörerna är också rätt. Plikten innebär också att fokus är på klimatnytta och alltså inte t.ex. generationstillhörighet vilket också är rätt; klimatet bryr sig inte om hur innovativt ett visst bränsle anses vara. Plikten blir dock ofta ett tak snarare än ett golv, vi vill att den utformas så att det ges någon form av bonus för lägre klimatpåverkan eller högre inblandning än vad som verkligen krävs, för att därigenom stötta teknikutvecklingen. Det kan t.ex. ske genom att man kan sälja överskottskvoter till andra drivmedelsaktörer. På så sätt minskar också totalkostnaden och takten i omställningen kan öka.

Vi öppnar för - men inser de utformningsmässiga svårigheterna - att man ska kunna allokera biodrivmedel som använts för flyg utanför Sverige i den svenska reduktionsplikten; det minskar totalkostnaden och därmed kan takten ökar. Vi delar också branschens bild att man med "rullande kvartal" bör kunna tillgodoräkna sig visst överskott från tidigare år.

Reduktionsplikten startar enligt förslaget på en nivå på 0,8%, med en icke linjär ökning fram till en reduktionsnivå på 27% till 2030 (30 volymprocent). De första åren är ökningen långsam, baserat på ett antagande om begränsad tillgång, inte minst på biodrivmedel för flyg producerade på ett hållbart sätt i närområdet. Vi har stor respekt för att målen bör vara lågt satta i början, men ser med IPCC 1.5, svenska klimatlagen etc ett behov av att relativt snabbt få ned klimatpåverkan från flyget, och vill alltså ha upp nivåerna i reduktionsplikten.

Utredningen har satt reduktionsmål till 2030, men *"anser att målet ska vara 100 procent förnybara drivmedel med låga livscykelutsläpp till 2045"*. Vi menar att långsiktighet är en

av de viktigaste faktorerna för att säkra en kontinuerlig ökande efterfrågan. Detta gynnar den industriella utvecklingen, och rymmer med målet om en netto noll koldioxidmålet för Sverige.

## **Nationell produktion**

För att öka produktion i Sverige bedöms reduktionsplikten vara det främsta styrmedlet; den tänks i sig säkra underlaget för inhemsk produktion. En plikt och statsstöd kan inte kombineras, dock kan man ge drifts- eller investeringsstöd till anläggningar med så hög produktionskostnad att de inte kan konkurrera i plikten. Dessa anläggningar får inte vara så stora att de snedvrider marknaden, men vi uppmanar att utnyttja möjligheterna som finns för detta.

## **Införande och kontrollstationer**

Reduktionsplikten bör kunna införas 1 juli 2020, dvs ett halvår tidigare än aviserat, i linje med att reduktionsplikt för biobränslen för vägtransporter också infördes vid halvårsskiftet.

Särskilda kontrollstationer föreslås åren 2022, 2025, 2028 - dvs samma som för vägtrafiken. Vi är starkt för detta och föreslår att det fortsätter så fram till slutåret för svensk nuvarande klimatpolitik, 2045. Vi föreslår att det från början bestäms att dessa stationer används för att göra förändringar av reduktionsplikten om större yttre förändringar sker, och bl.a. följa hur reduktionsplikten förhåller sig till EU ETS och Corsia, däremot i normalfallet inte ändra inblandningsnivån.

## **Pliktavgift**

Pliktavgift som man betalar för att inte blanda in sätts enligt förslaget till 6 kr/kg CO<sub>2</sub>, dvs något högre än i reduktionsplikten för vägtrafiken. Produktionskostnaden flygbiobränsle HEFA från avfall anges till 14-25 kr/l (3.3-7.8 kr/kg CO<sub>2</sub>), palmolja 14 kr/l (4.4 kr/kg CO<sub>2</sub>). Vi är mot denna bakgrund oroliga att pliktavgiften är något lågt satt, så att det på marginalen kan bli billigare att "ta böterna" än att leverera, och föreslår att avgiften höjs något. Vi föreslår också att avgiften fonderas och används specifikt för utveckling av flygbiobränsle.

## **Certifierade flygbränslen**

Det finns i dagsläget bara åtta certifierade bioflygbränslen, dvs produktionsmetoder som klarar den krävande certifieringen av drivmedel. Det är viktigt att ha med detta i beräkningen när investerings- eller produktionsstöd diskuteras. Utredningen utvecklade skillnad i teknisk mognadsgrad på sid 115. Vissa teknologier, i början av certifieringsprocessen kan behöva mer stöd än andra som redan certifierats. Sverige bör också verka för att det tillåts att använda 100% flygbiobränsle, mot dagens tak på 50%.

## **Massbalans eller faktisk användning?**

Förslagen på reduktionsplikt förutsätter att flygbiobränslen används i Sverige och av respektive flygbolag. Så länge produktionen av flygbiobränsle i allt väsentligt sker utomlands, med AltAir i Kalifornien som den i nuläget helt dominerande producenten, ser vi det som relevant att öppna för en massbalansprincip på internationell nivå, dvs att

drivmedlen används på den flygplats som ligger närmast produktionsanläggningen. Därmed minskar kostnaderna kraftigt, enligt uppgift med cirka 25 procent, jämfört med om samma drivmedel skulle transporteras till respektive svensk flygplats. Klimatpåverkan minskar givetvis också. I takt med att produktionen växer fram i närmiljö bör massbalansen steg för steg överges, vilket bör finnas med i vad kontrollstationerna har att behandla.

## Övriga åtgärder

Vi är starkt positiva till utredningens fokus till att även fokusera på andra åtgärder för att minska utsläppen från flyget. Drivmedel är en viktig del av lösningen, men en kraftigt ökning av flyget skulle ta bort vinsterna utan andra sätt att minska flygets klimatpåverkan, eller valet av flyg som färdmedel. De förslag vi särskilt vill lyfta fram är:

- Offentlig sektor bör gå före med högre biobränsleinblandning för sina tjänsteresor än övriga (200 statliga myndigheter använder cirka 40 000 m<sup>3</sup> flygbränsle om året, motsvarande en femtedel av inrikesflyget). Kommuner och landsting tillkommer.
- Regeringsplanen bör skyndsamt ställas om till biobränsle, och inte utifrån massbalansprincipen utan specifikt tankade på detta vis.
- Biobränsle bör användas i successivt höjda nivåer i upphandlat flyg med allmän trafikplikt.
- Försvarmakten bör ges i uppdrag att arbeta med biobränsle inom uppdraget fossilfritt försvar, vilket också skulle minska vår sårbarhet jämfört med dagens fossila flygbränsle som till 100% är importerat.
- Elflyg och annat flyg med särskilt låg klimatpåverkan bör stimuleras med hjälp av reducerade startavgifter samt prioritet på flygplatserna, vilket regeringen bör ge i ägardirektiv till Swedavia.
- Flygets totala klimatpåverkan bör minimeras, innebärande att också flygplatser samt transporter till och från dessa bör arbetas systematiskt med. Det bör också bli lättare att kombinera mobiliteten, så att man t.ex. kan ta tåget en del av sträckan.

Utredningen föreslår som en av tio rekommendationer att nattåg skall utredas. Vi menar att det finns fler aspekter som kan komma ifråga för att minska flygets klimatpåverkan. Nyligen presenterade de tyska inrikesflygplatserna ett förslag om att begränsa flygsträckor under 40 mil när järnväg finns som alternativt.

Alingsås, den 9 september 2019

För 2030-sekretariatet,

Jakob Lagercrantz

[jakob.lagercrantz@equest.se](mailto:jakob.lagercrantz@equest.se)

[www.2030-sekretariatet.se](http://www.2030-sekretariatet.se)