

Remiss SOU 2019:11

Diarienummer: I2019/01357/E

Biojet för flyget

BioFuel Region synpunkter på SOU 2019:11

Vi är en medlemsägd organisation som verkar i norra Sverige och har arbetat länge med biodrivmedel och fossilfrihet inom transportsektorn. Vi vill härmed lämna synpunkter på denna remiss.

Bakgrund

En viktig målsättning för svenska styrmedel för minskade utsläpp inom flyg- och vägtrafik ska vara att omställningen sker med hjälp hållbara råvaror, gärna svenska. Så är inte fallet inom vägtrafiken där användningen av palmolja produkter för produktion av HVO diesel ökat mycket kraftigt de senaste åren (Palmolja och PFAD stod för 49% av råvaran i HVO förra året). HVO står för 2/3 av biodrivmedlen i Sverige. (ER2019:18). Problemen med produktion av biodrivmedel producerade med hjälp av grödor som har en hög ILUC (indirekt markanvändningsförändring) risk har uppmärksammats och har ett mycket starkt stöd inom EU. RED II har utarbetats och innehåller flera regleringar för att komma till rätta med dessa problem. Med hög ILUC risk menas grödor som har en global trend med en expansion av odlingar till marker med höga kolförråd.

Synpunkter

Omställning av denna mark medför mycket höga utsläpp av växthusgaser till atmosfären. Palmoljan har här pekats ut som särskilt problematiskt och ska helt fasas ut innan 2030. 45% av expansionen av palmoljeodlingar 2008-2015 har skett på mark med höga kolförråd. Certifikat av olika slag bromsar knappast denna trend utan om vi fortsätter att importera dessa råvaror så är vi en del av problemet inte en del av lösningen. Om vi ska ställa om till förnybara drivmedel inom flygtrafiken ska det baseras på hållbara råvaror, det finns inget i förslaget som säkerställer det.

Avancerade biodrivmedel producerade från råvaror med låg ILUC risk finns listade i RED II (förnybarhetsdirektivet) Annex IX och kommer efter 2020 börja kvoterats in inom hela EU. Eftersom Sverige har mycket gott om de råvaror som listas här, bör våra styrmedel också stimulera produktion från just dessa råvaror. Svensk reduktionsplikt både för flyg- och vägtrafik bör innehålla en särskild kvot för avancerade biodrivmedel

Förslaget om reduktionsplikten kan bli bra men då räcker det inte att bara stödja efterfrågan, vi måste initialt få fart på produktion från lovande teknik men som ännu ej är helt kommersiell. De första

BioFuel Region™

halvkommersiella anläggningarna som ska processa restprodukter från skogsindustrin blir inte byggda då man kortsiktigt kan importera HEFA (biojetbränsle) som producerats av palmoljeprodukter och andra begränsade råvaror med tveksamt ursprung och reellt mycket låg klimatnytta. (Svenska aktörer syn på användandet av palmolja i transportsektorn kan ni ta del av i [denna debatt](#))

Skattebefrielsen för vägtrafiken har också enbart stimulerat efterfrågan och vi bör ta lärdom av vad det har lett till. 85% av de biodrivmedel vi konsumerar i Sverige importeras. För att bli mindre beroende av framtida förändringar i vår omvärld vore det av stor strategisk betydelse både för Sverige och EU att öka den inhemska produktionen av drivmedel och kemikalier från hållbart producerad råvara. Försörjningstrygghet diskuteras ofta för jordbruket men utan diesel avstannar livsmedelsförsörjning kedjan.

Det finns idag flera mycket intressanta projekt för produktion av förnybara kolväten från skogsråvara i Sverige. Det finns stora fördelar med att integrera produktion och även vidareförädling i befintliga industrier baserat på biprodukt strömmar likt det som SCA planerar i Östrand. Det finns många planer på investeringar i nya produktionsanläggningar men hållbara kolväten producerade i Sverige kommer troligen att vara några kronor dyrare än det som är producerat av råvaror som köps på den internationella marknaden. Det kommer också att ta tid att få fart på denna produktion i Sverige. Först efter 2025 ser vi att produktion kan ta fart (förutsatt att styrmedelsportföljen är gynnsam). Global efterfrågan av hållbart producerade kolväten kommer att öka betydligt snabbare än produktionen. Förutom flyg- och vägtrafik finns en stor efterfrågan från kemikalieindustrin. Kolväten producerade i Sverige kommer att säljas där man kan få bäst betalt och det kan lika gärna vara i andra länder än Sverige. Våra styrmedel ska utformas så att vi får tillgång till biodrivmedel baserad på restprodukter som finns med i annex IX där vi har kontroll på ursprunget och som ger en hög klimatnytta.

För att minska risken för investeringar i de första produktionsanläggningarna måste någon form av investeringsstöd införas. Detta ska ha stöd i EU:s lagstiftning annars finns en uppenbar risk att investeringar uteblir, fördröjs eller sker någon annanstans t.ex. där råvaran är tillgänglig och billig (svensk skogsråvara är förhållandevis dyr). Investeringsstöd som syftar till att öka användandet av svensk skogsråvara måste ha stöd av skogsindustrin.

BioFuel Region har drivit på för att få fart på investeringar i Svenska bioraffinaderier en tid och vi har i bred samverkan arbetat fram rekommendationer [Styrmedel och innovationspolitik för framtidens bioraffinaderier](#). Slutsatserna i denna rapport är fortfarande aktuella och kan med fördel användas. Hoppas att vår input kan hjälpa till och vi vill gärna fortsatt delta i en konstruktiv debatt om styrmedel för flyg- och vägtrafik samt för investeringar i Svenska bioraffinaderier som baserar sin produktion på hållbara råvaror enligt annex IX.

Arne Smedberg
VD BioFuel Region AB