

Infrastrukturdepartementet  
Energienheten

103 33 Stockholm

Stockholm

Vår referens

Dnr

2019-09-18

Philip Thunborg

I2019/01357/E

## Remissyttrande SOU 2019:11 Biojet för flyget

Företagarna har givits tillfälle att ge ett yttrande gällande rubricerad utredning och lämnar därmed följande synpunkter.

### *Sammanfattning*

Företagarna tillstyrker utredningens förslag om en långsiktig reduktionsplikt och välkomnar liknande åtgärder som fokuserar på att minska utsläppen, inte resandet i sig. Ett bränslebyte i kombination med den teknikutveckling som sker inom flygindustrin spelar en avgörande roll för att vi ska nå våra transportpolitiska mål och att Sverige når nettonollutsläpp av växthusgaser senast år 2045.

Sverige är till ytan EU:s tredje största land och inget annat land i unionen har lika långt mellan landsändarna som vi har. Att kunna transportera människor och varor på ett snabbt och enkelt sätt oavsett var i landet en utgångspunkt är därför avgörande för såväl ekonomiska som sociala ändamål. Ett utvecklat och hållbart transportsystem, där fokus riktas mot att minska utsläppen, bidrar till ökad tillgänglighet i hela landet och ökad livskvalitet. Tillgängligheten är även avgörande för ökat välstånd och för den regionala utvecklingen. För det svenska näringslivet och företagandet är tillgången till flyget, både in- och utrikes, avgörande för att kunna vara konkurrenskraftig i en global ekonomi.

### *Bakgrund*

Regeringen gav i februari 2018 en särskild utredare i uppdrag att analysera hur flygets användning av hållbara biobränslen kan främjas för att minska utsläppen. Enligt kommittédirektivet uppdrogs utredaren att analysera hur flygets användning av hållbara biobränslen med hög klimatprestanda kan främjas för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och minskad klimatpåverkan, att vid behov föreslå hur det eller de styrmedel som är lämpligast för att minska flygets utsläpp genom användning av hållbara biobränslen bör utformas och att bedöma vilken inblandning av biobränsle som är rimlig att uppnå när styrmedel som utredningen föreslår ska träda i kraft med hänsyn till tillgång och pris på sådana bränslen samt efterfrågan i andra sektorer. Slutligen

uppdrogs utredaren att bedöma förutsättningarna för att öka inblandningen av hållbara biobränslen över tid utifrån samma faktorer. Uppdraget har inte omfattat skatter.

Globalt står flyget för cirka två procent av världens koldioxidutsläpp. Den totala klimatpåverkan bedöms kunna motsvara upp till fyra procent av de globala koldioxidutsläppen på grund av att delar av utsläppen sker på hög höjd, där den så kallade höghöjdseffekten träder i kraft. Det finns inte tillräcklig forskning för att helt klart fastställa den exakta höghöjdseffekten, men när flygplanens motorer förbränner sitt bränsle på hög höjd ökar utsläppen av vattenånga och kväveoxider växthuseffekten. I Sverige står flygets koldioxidutsläpp, in- och utrikestrafik, för cirka fem procent av Sveriges totala koldioxidutsläpp.

### *Synpunkter*

Reduktionsplikten innebär att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från flygfotogen genom att blanda in biodrivmedel. Vilken volymandel biodrivmedel som krävs för att uppfylla plikten beror på växthusgasutsläppen i ett livscykelperspektiv från de biodrivmedel som används. Lägre livscykelutsläpp innebär att en mindre volymandel krävs och vice versa.

Utredningen föreslår reduktionsnivåer för åren 2021 till 2030, med låga reduktionsnivåer de första åren för att sedan kraftigt öka upptrappningen av reduktionsnivåerna från och med 2025. Detta för att tillgången på biojetbränsle i nuläget är begränsad, men utredningen bedömer att tillgången kommer öka tack vare utbyggd produktionskapacitet. Kostnaden för att uppfylla plikten är därmed låg till en början och stiger sedan allt eftersom högre krav på inblandning träder i kraft. Den extra kostnad för biojetbränsle som plikten innebär kommer att belasta konsumenten i form av dyrare flygbiljettpriser.

Plikten gäller endast för drivmedel som tankas i Sverige, vilket innebär att kostnaden uppkommer en gång för resor utrikes och två gånger för resor inrikes. Merkostnaden per enkelresa i pliktens startskede (år 2021) beräknas vara 3 kronor (inrikes), 6 kronor (utrikes Europa) och 19 kronor (interkontinental). År 2030 beräknas merkostnaden per enkelresa enligt föregående resebeskrivning vara 41, 78 respektive 250 kronor.

Att succesivt öka andelen förnybart bränsle genom en reduktionsplikt ökar efterfrågan av råvaror för att kunna producera biojetbränsle. I detta sammanhang är det viktigt att påpeka att den inblandning som är aktuell för flygfotogen är HVO (vegetabilisk olja och animaliska fetter). Råvarubasen för den HVO som rapporterades för 2017 i Sverige var de största ursprungsländerna Indonesien och Malaysia (sammantaget 43 procent). Sverige var ursprungsland för ungefär fem procent av råvarorna till HVO. Reduktionsplikten får inte innebära en belastning på klimatet och då krävs en intensifiering av tillvaratagandet av de restprodukter som finns inom exempelvis skogs- och jordbruksindustrin, samt goda förutsättningar för själva biojetproduktionen i Sverige.

Med detta sagt vill vi påpeka att vi är positiva till den föreslagna reduktionsplikten och ser med tillförsikt på att reduktionsplikten ger en långsiktighet som biodrivmedelsproducenterna kan förhålla sig till och som ger incitament att investera i anläggningar, produktion och distribution. Det kommer kräva stora investeringar från industrin för att produktionen ska kunna vara hållbar och för att reduktionsplikten inte ska leda till ökade utsläpp. De politiska styrmedlen på området behöver därmed vara stringenta och förutsägbara så att de inte motverkar varandra.

I utredningen lyfts problematiken med ekonomitankning<sup>1</sup> som en riskfaktor i reduktionsplikts träffsäkerhet som styrmedel. Vi delar utredningens bedömning att reduktionsplikten eventuellt inte leder till ekonomitankning i någon större utsträckning under de första åren då prisökningen i systemet är så pass liten. Det kommer däremot krävas åtgärder för att motverka ekonomitankning när reduktionsplikten kräver högre inblandning och prisskillnaden därmed blivit mer påtaglig. Några sådana åtgärder presenteras dock inte i utredningen.

Avslutningsvis vill vi framföra att utredningens slutsats om att reduktionsplikts effekter är försumbara under första halvan av 2020-talet visserligen stämmer som enskilt styrmedel. Men med tanke på den svenska flygskatten och det faktum att denna redan har höjts vid ett tillfälle ser vi att kostnaderna för att transportera sig med flyg ökar. Minskad tillgänglighet till den inhemska och internationella marknaden riskerar att försämra de svenska företagens konkurrenskraft. Företagarna står bakom reduktionsplikten och anser att den är helt nödvändig, men ser att flygskatten borde ses över till förmån för styrmedel som minskar utsläppen. Det behövs en mer övergripande syn på styrmedel inom transportsektorn där åtgärder som fokuserar på minskade utsläpp premieras före skatt på själva transporten. Det finns därmed stor anledning att se över hur reduktionsplikten tillsammans andra åtgärder så som differentierade start- och landningsavgifter kan ersätta flygskatten.

## Företagarna

Patrik Nilsson

Philip Thunborg

Samhällspolitisk chef

Analytiker

---

<sup>1</sup> Ekonomitankning innebär att flygbolag kan spara kostnader genom att tanka mer flygbränsle än nödvändigt ifall bränslet är billigare på startdestinationen än på ankomstdestinationen. Detta medför högre koldioxidutsläpp eftersom vikten på flygplanet ökar och därmed även bränsleförbrukningen. Hur stora de ökade utsläppen blir varierar och beror exempelvis på flygplansmodell och flygsträcka, men en generell bedömning är att en full ekonomitankning för en enkelresa i Europa ökar bränsleförbrukningen med 5 – 10 procent.