

Infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

Stockholm, 2019-09-17

Remiss

Remiss av SOU 2019:11 Biojet för flyget

I2019/01357/E

KTH anser att utredningens förslag är intressant, men att flera aspekter skulle behöva analyseras grundligare innan beslut om slutlig utformning tas.

Som utredningen konstaterar är tillgången på biobränsle begränsad, åtminstone om Sverige ska utgöra ett gott exempel och producera minst lika mycket biobränsle inhemskt som vi ska använda. Många sektorer kommer att efterfråga biobränsle för att minska sin klimatpåverkan. I vägsektorn ska en bana för reduktionsplikten snart läggas fast fram till 2030. För arbetsmaskiner och inom sjöfarten kommer det också att finnas ett stort behov av biobränsle. Av dessa skäl behövs en fördjupad analys av var tillgängligt biobränsle ger störst klimatnytta. En effekt att ta hänsyn till i detta sammanhang är skillnaden mellan att använda biobränsle inom respektive utanför EU ETS (Emission Trading System). Vid användning utanför ETS, exempelvis i vägsektorn, ger biobränsle en direkt minskning av användningen av fossilt bränsle. För flyg inom EU som omfattas av ETS är situationen mer komplex. För ett idealt utsläppshandelssystem gäller i allmänhet att om man minskar utsläppen t ex med biobränsle så frigörs utsläppsrätter så att utsläppen kan öka lika mycket i någon annan del av systemet. Det vill säga, man får ingen nettominskning. Situationen idag inom EU ETS är dock att man har ett överskott på utsläppsrätter. Detta har man beslutat åtgärda genom att annullera en del av överskottet år 2023. Detta innebär att fram till dess så får man en betydande nettominskning av koldioxidutsläppen om man använder biobränsle inom ETS. Efter 2023 riskerar däremot klimatvinsten att bli betydligt lägre om man använder biobränsle inom ETS (t ex i flyget) jämfört med om man använder det utom ETS (t ex inom vägsektorn).

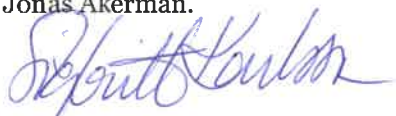
Det är viktigt att de berörda biobränslenas klimateffekt ur ett livscykelperspektiv beaktas och att man där tar hänsyn till när upptag av koldioxid till biomassan från atmosfären sker respektive när det släpps tillbaka till atmosfären.

Utredningens förutsätter (se avsnitt 11.8.5) att flygbolag inte kommer att tanka fossilt bränsle utanför Sverige även för återresan från Sverige, och därmed undvika att behöva tanka det dyrare biobränslet i Sverige (s k ekonomitankning). Denna slutsats är baserad på antagandet att flygbolag och dess kunder från 2025 (när reduktionsplikten accelererar) kommer att värdera klimatnyttan så högt att man inte ekonomitankar för att få en lägre kostnad. Den hårda konkurrensen på flygområdet gör emellertid att det är svårt för ett eller några flygbolag att ha högre kostnader än konkurrenterna, t.ex genom att man använder biobränsle. Då klimatnyttan av utredningens förslag är starkt beroende av detta antagande bör risken för ekonomitankning utredas ytterligare. Om förslaget om reduktionsplikt genomförs

bör en kontinuerlig uppföljning ske av i vilken utsträckning ekonomitankning används för att undvika reduktionsplikten.

I kostnadsberäkningen bör man ta hänsyn till investeringskostnader för nya produktionsanläggningar för bibränsle och väga dessa mot investeringar i ny flygteknik som också minskar utsläppen av växthusgaser och partiklar.

Remissvaret har utarbetats av forskare Ardeshir Hanifi, professor Dan Henningson, biträdande universitetslektor Evelyn Otero, forskare Stefan Wallin och forskare Jonas Åkerman.



Sigbritt Karlsson
Rektor