

Regeringskansliet

## Remiss om biojet för flyget

Er beteckning: Biojet för flyget (SOU 2019:11)

### Sammanfattning

Länsstyrelsen anser att utredningens förslag är bra och att de bör leda till en ökad användning av biobränsle i flyget och till en minskad klimatpåverkan. Omställningen skulle dock behöva öka i takt för att hamna i nivå med Parisavtalets mål om minskade koldioxidutsläpp.

### Allmänna synpunkter

Utredningens konkreta förslag är av olika karaktär, vilket väl illustrerar hur komplicerat det är att minska flygets klimatpåverkan. Förnybara bränslen är en pusselbit men är inte ensamt tillräckligt. Att få genomslag för förnybara bränslen är heller inte enkelt och knappast något som kommer att ske av sig själv, åtminstone inte i någon större omfattning. Dessutom är det inte tillräckligt om allt flyg använder enbart förnybara bränslen med god kvalitet ur klimatsynpunkt eftersom en stor del av utsläppen sker på hög höjd. Det är också nödvändigt att samhället ställer om så att bränslena utnyttjas så effektivt som möjligt, såväl av de enskilda transportmedlen som mellan de olika transportslagen. Utredningens palett av förslag speglar detta synsätt. Det speglas också av att biojetutredningen tillsattes i februari 2018 och i april samma år fick Energimyndigheten ett uppdrag att verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel.

Någon färdig totallösning presenteras inte. Det finns ett detaljerat förslag till reduktionsplikt som sträcker sig till 2030 och ett antal avstämningpunkter under den tiden. Då kan detaljer justeras och man kan också bestämma sig för att förlänga tiden för en detaljreglerad reduktionsplikt. Men det är väl värt att notera att arbetet med att minska klimatpåverkan kommer att behöva drivas på många fronter och med ökad intensitet. Länsstyrelsen menar att biojetutredningens förslag bidrar till detta arbete och underlättar för flygbranschen att bidra till arbetet.

### Länsstyrelsens synpunkter på utredningens förslag

#### Avsnitt 9.4, politiska mål för flygets utsläpp

Att miljömålsberedningen får i uppdrag att ta fram mål som kompletterar de övergripande mål som finns, och som för flygbranschen inte är särskilt tydliga, är positivt. Ett av utredningens uppdrag var att analysera hur flygets användning av

biobränsle kan främjas för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och minskad klimatpåverkan. Länsstyrelsen bedömer att tydliga och kvantifierade mål bidrar såväl till att kunna uppfylla målet och till att kunna följa upp hur utvecklingen går.

### **Avsnitt 9.5, reduktionsplikt för flygbränsle är ett bra förslag**

Förslaget om reduktionsplikt är själva kärnan i utredningen och det som tycks krävas för att åstadkomma ett skifte i flygbränslets ursprung och därmed i dess klimatpåverkan. Utredningen visar tydligt hur befintliga styrmedel som handeln med utsläppsrätter och flygbranschens eget system, Corsia, inte kommer att kunna bidra på ett effektivt sätt till minskad klimatpåverkan och övergång till fossilfria bränslen. De initiativ som hittills har tagits på frivillig basis är berömvärda men förmår inte heller påverka branschen som helhet i någon nämnvärd utsträckning.

Av de alternativ som finns till reduktionsplikt ser inte Länsstyrelsen att något skulle vara bättre lämpat.

Nackdelarna med förslaget är att effekten kommer långsamt. Den blir inte heller särskilt stor, åtminstone inte under perioden fram till och med 2030, som är den tidsperiod för vilken utredningen anger kvantifierade krav på reduktionsplikt. Dessutom kommer man med biobränslen inte åt effekten av utsläpp på hög höjd.

Den situation som råder, med otillräcklig produktionskapacitet, osäker råvarutillgång och konkurrens om biobränsle, främst från vägsektorn, är dock mycket besvärlig. Därtill kommer att flygbranschen internationellt är svår att påverka. Det finns internationella regelverk som begränsar handlingsmöjligheterna. Bränslekostnaden är en stor utgiftspost vilket gör att även små kostnadsökningar är svåra att acceptera.

Länsstyrelsen menar att det är viktigt att samhället förmår att ha ett helhetstänk så att resurserna, i det här fallet biodrivmedel, används där de gör störst nytta för miljön.

Länsstyrelsen bedömer att förslaget om reduktionsplikt för bränsle som tankas i Sverige ändå bör ha förmågan att driva på övergången till fossilfritt flygbränsle.

### **Avsnitt 9.6, upphandling av biojetbränsle för offentliga sektorns tjänsteresor och statsflyget**

Länsstyrelsen stöder förslagen om att det bör införas en möjlighet att använda biobränsle i de statliga ramavtalen och att Försvarsmakten får uppdraget att handla upp biojetbränsle för statsflyget. Motivet är främst att den offentliga sektorn behöver föregå med gott exempel.

### **Avsnitt 9.7, inhemsk produktion och användning inom Försvarsmakten**

Länsstyrelsen har ingen avvikande mening från utredningen. Det pågår redan ett arbete med att minska Försvarsmaktens fossilberoende. Att det arbetet fortsätter och intensifieras är angeläget. En av anledningarna, som utredningen särskilt lyfter fram, är säkerhetspolitiska skäl.

#### **Avsnitt 10.2.4, investerings- eller driftstöd till produktionsanläggningar**

Att utredningen föreslår ett uppdrag att analysera behovet av och utformningen av ett drift- eller investeringsstöd kan ses som ett lite kraftlöst förslag. Det ligger dock inte inom utredningens ramar att själv gå till botten med frågan. En anledning till det är att produktionsanläggningar för biobränsle i praktiken skulle komma att rikta sig även till vägtrafiken, vilket ligger utanför utredningens uppdrag. Utredningen menar därför att ett eventuellt stöd behöver ta hänsyn till båda trafikslagen. Länsstyrelsen delar den uppfattningen och påpekar att även energisektorn och sjötrafiken kan bli berörda.

Att utreda om och i så fall hur ett stöd bör se ut är bra. Utredningen menar att det snarare är produktionskapacitet än råvarubrist som är det stora problemet för att få fram biobränsle. Dessutom tar det lång tid att bygga upp produktionskapaciteten och det kräver stora investeringar. Att hitta sätt att stimulera utbyggnaden förefaller vara värdefullt.

#### **Avsnitt 10.3.1, förslag om klimatdeklaration för långväga resor**

Den goda tanken bakom detta förslag är att mer medvetna konsumenter har möjlighet att göra bättre val. Att uppdra åt Konsumentverket att ta fram en sorts varudeklaration för långväga resors klimatpåverkan kan bidra till detta. Det finns sedan tidigare ett förslag om att kräva redovisning av flygresors klimatpåverkan vid försäljning och marknadsföring. Länsstyrelsen delar uppfattningen att ett sådant förslag bör utökas till att omfatta alla transportslag. Detaljerna om hur klimatdeklarationen utformas bör Konsumentverket ansvara för men biojetutredningen pekar på några detaljer att uppmärksamma, till exempel flygets höghöjdseffekt.

#### **Avsnitt 10.3.2, utredning om utökad nattågstrafik som alternativ till flygresor**

Denna del av utredningen har redan till viss del förverkligats. I juli uppdrog regeringen åt Trafikverket och Trafikanalys att utreda hur det ska bli enklare att resa klimatsmart med tåg ut i Europa. Det handlar både om att utreda förutsättningarna för att handla upp nattåg till flera europeiska städer och om att se över om det kan bli enklare att boka utlandsresor med tåg. Det biojetutredningen tillför till detta är att den inkluderar upphandling av inrikes nattåg men också att se över hur nattåg kan bli konkurrenskraftiga.

#### **De som medverkat i beslutet**

Beslutet har fattats av länsöverdirektör Johan von Sydow med miljöhandläggare Jörgen Bengtsson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också avdelningsdirektörerna Sara Beckman och Göran Åström medverkat.

**Datum**  
2019-08-13

**Beteckning**  
101-26654-2019

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.