

Infrastrukturdepartementet
c/o Energinheten

Betänkande av Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle av flyget – Biojet för flyg (SOU 2019:11)

(Ert dnr I2019/01357/E)

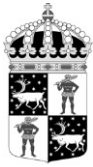
Länsstyrelsen i Norrbottens län lämnar följande yttrande över rubricerade betänkande från Infrastrukturdepartementet.

SAMMANFATTNING

Länsstyrelsen instämmer i betänkandets slutsats att det finns ett stort behov av styrmedel för att uppnå inblandning av biojetbränsle och att det behövs incitament för producenter att komma igång med tillverkningen av biojet. Ett på sikt fossilfritt flyg är ett viktigt steg i Sveriges totala åtagande om genomförandet av Agenda 2030.

Länsstyrelsen vill lyfta fram att flyget är av stor betydelse för Norrbottens näringsliv, besöksnäring och offentlig sektor. Idag och inom överskådlig framtid är flyget det enda möjliga transportmedlet för resor över dagen till Stockholm och vidare ut i landet samt för att nå övriga Europa och världen med rimliga restider. Länsstyrelsen ser en risk i att det största prispåslaget på grund av förslagen reduktionsplikten på inrikesbiljetter kommer uppstå för flygresor från norra Sverige. Bland annat på grund av att det i Norrbotten inte finns samma möjligheter till överflyttningen av resenärer till andra transportslag som i övriga Sverige. Det hade därför varit välkommet med ett förslag till fortsatt utredning för att se över om systemet framledes skulle gå att differentiera på ett sådant sätt att kostnadspåslaget blev större på de flygplatser/flygsträckor där rimliga alternativ finns.

Att Sverige tar en ledande position för att åstadkomma fossilfritt flyg gynnar även svensk ekonomi och teknikutveckling med mera. Det är dock viktigt att betona att konsekvenserna för såväl att andra miljömål och andra näringslivssektorer måste analyseras. Länsstyrelsen tillstyrker förslaget att Energimyndigheten ges i uppdrag att analysera behovet av och utformningen av ett drift- eller investeringsstöd. Det finns en stor utvecklingspotential i tillvaratagande och utveckling av restprodukter från skogsindustrin i Norrbotten. och i Norrbotten finns både kompetens och råvara för att driva denna utveckling. Redan idag pågår forskningsprojekt i länet med uppgift att utveckla metoder att omvandla restprodukter från skogsindustrin till biodrivmedel inklusive biojetbränsle. Ett riktat investeringsstöd till forskningen skulle sannolikt snabba på teknikutvecklingen, vilket krävs för att nå nationella klimatmål.



Utredningen anger att biodrivmedel som används i reduktionsplikten ska vara hållbara enligt Hållbarhetslagens krav. Detta anser vi är svårt att säkerställa i Sverige idag på grund av att skogsnäringen har för lite resurser för detta arbete.

YTTRANDE

Övergripande synpunkter

Det är ett faktum att de globala utsläppen av koldioxid måste minska dramatiskt och att allt mer kraftfulla åtgärder krävs de närmsta tio åren för att ökningen av jordens medeltemperatur ska hållas väl under två grader. Likaså står det klart att transportsektorn är en av de stora utsläppskällorna och därmed på olika sätt måste förändras.

Flyget är en viktig del i detta sammanhang och står inför stora utmaningar. Det är nödvändigt att vi i Sverige ser över de möjligheter som finns för att minska flygets klimatpåverkan och snabba på omställningen till ett fossilfritt flyg. I Norrbottens klimat- och energistrategi 2020-2024 framgår det att Norrbotten ska främja användningen av fossilfria drivmedel för flyget samt främja utvecklingen av fossilfria drivmedel ur regionala restprodukter.

Länsstyrelsen delar utredningens slutsats att biodrivmedel endast kan vara en av flera pusselbitar för att minska klimatpåverkan från transportsektorn. I likhet med utredningen anser även Länsstyrelsen att Trafikverkets fyrstegsprincip är viktig, där punkt ett är att i första hand välja åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt, inte minst eftersom även användning av biodrivmedel leder till belastning på miljön.

Ur denna viktiga aspekt, hade ett bredare uppdrag till utredningen - att analysera "hur flygets utsläpp kan minska", kunnat ge mer effektiva förslag för att minska flygets klimatpåverkan. Att enbart utreda hur hållbara biobränslen kan främjas, leder troligtvis inte till tillräckligt effektfulla förslag.

Mål för minskade utsläpp i flyget (9.4)

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget att det behövs långsiktiga klimatmål för flyget för att driva politik och näringsliv i riktningen mot en fossilfri transportsektor år 2045.

Tydliga mål ger långsiktiga spelregler för flyget. Det är av stor vikt att Sverige jobbar aktivt på internationell nivå för att regelverket så långt som möjligt harmoniseras så att inte svenskt näringsliv inklusive besöksnäring drabbas särskilt hårt i den globala konkurrensen. Att Sverige och speciellt Norrbotten i detta sammanhang ligger perifert med ett högt flygberoende gör det hela än mer viktigt.

Reduktionsplikt för flygfotogen och norra Sveriges förutsättningar (9.5)

Länsstyrelsen ser positivt på utredningens förslag att införa en reduktionsplikt då detta endast förväntas dämpa ökningstakten av flygresor. Alla branscher behöver arbeta för att minska klimatpåverkan om vi ska nå de nationella klimatmål och internationella överenskommelser som Sverige åtagit sig. Ett fossilfritt flyg är ett viktigt steg i Sveriges genomförande av Agenda 2030 som Länsstyrelsen arbetar aktivt med.



Länsstyrelsen vill dock lyfta fram att flyget är av stor betydelse för Norrbottens näringsliv, besöksnäring och offentlig sektor. Idag och inom överskådlig framtid är flyget det enda möjliga transportmedlet för resor över dagen till Stockholm och vidare ut i landet samt för att nå övriga Europa och världen med rimliga restider. Utvecklingen på många av länets flygplatser avseende inrikesresor visar också på hur viktigt flyget är för denna del av landet med en ökning av inrikesresor.

Länsstyrelsen ser därmed en risk i att det största prispåslaget på inrikesbiljetter som utredningen föreslår kommer uppstå för flygresor från norra Sverige. Dels på grund av det geografiska avståndet samt att alternativa transportslag räknat i effektiva restid är betydligt färre i länet, varför de uteblivna resorna sannolikt drabbar norra Sverige i första hand. Länsstyrelsens anser att det tydligare borde ha framgått att det framförallt är norra Sverige som kommer att påverkas negativt genom ökade kostnader för transporter samt uteblivna resor.

Länsstyrelsen framhåller betydelsen av fortsatt utredning för att se över på vilket sätt det framtida systemet kan differentiera på ett sådant sätt att kostnadspåslaget blir större på de flygplatser/flygsträckor där rimliga alternativ finns. Detta särskilt bortom 2030 då kostnadspåslaget kan komma att bli allt högre och därmed slå hårdare mot näringslivet i norra Sverige. Samtidigt som hela landet ska delta i omställningen, bör systemet inte heller bidra till geografisk diskriminering mot den andel av befolkningen i Sverige som inte har alternativa transportmedel att tillgå.

Länsstyrelsen saknar en analys kring påverkan på transport av gods till andra transportslag. Utredningen har framför allt fokuserat på överflyttningen av resenärer till andra transportslag. I Norrbotten kan införandet av en reduktionsplikt även medföra att transport av gods flyttas över från flyg till andra transportslag. Länsstyrelsen vill därför poängterar att satsningar på järnväg och sjöfart, till exempel Norrbottenbanan och Inlandsbanan samt Malmporten är viktiga för produktion i Norrbotten, både i form av export av produkter och för import av varor och råvaror.

Upphandling av biojetbränsle för den offentliga sektorns tjänsteresor med flyg samt statsflyget (9.6)

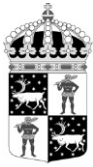
Länsstyrelsen tillstyrker förslaget att Försvarsmakten ges i uppdrag att upphandla biojetbränsle för den volym flygfotogen som statsflyget tankar i Sverige samt att möjligheten att använda biojetbränsle införas i de statliga ramavtalen. Länsstyrelsen anser att det är av symboliskt viktigt att staten går före, inte minst för att skapa tilltro till den roll som Länsstyrelserna har att främja, samordna och leda det regionala arbetet inom energiomställning och minskad klimatpåverkan.

Försvarsmaktens förutsättningar för inhemsk produktion och användning av biojetbränsle (9.7)

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget att försvarsmakten ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för inhemsk produktion och användning av biojetbränsle.

Krav på att upphandlade trafiken ska gå före och drivas med biojetbränsle (9.8.1)

Utredningen bedömer att det i dagsläget inte finns förutsättningar att kräva att den upphandlade trafiken ska gå före och drivas med biojetbränsle, men att frågan bör utredas vidare av Trafikverket.



Om ett sådant system skulle införas i framtiden är det enligt Länsstyrelsens förmenande helt oacceptabelt att den ökade kostnaden ska tas ut på kunderna. Det skulle dels drabba områden som redan idag saknar realistiska alternativa transportslag och har svårare att upprätthålla ett näringsliv som är beroende av fungerande snabba transporter till övriga Sverige och världen. En ökad prisbild för dessa flygplatser skulle dessutom kunna leda till en överflyttning av resenärer till de statliga flygplatserna som skulle innebära långa transferresor med bil med negativa effekter för såväl miljö som trafiksäkerhet.

Ökad produktion av biojetbränsle i Sverige (10.2)

Länsstyrelsen instämmer i utredningens slutsats att införandet av en reduktionsplikt kan vara ett starkt incitament för produktion av biojetbränsle och att detta sammantaget främjar den svenska omställningen till cirkulär och biobaserad ekonomi.

Länsstyrelsen tillstyrker även förslaget att Energimyndigheten ges i uppdrag att analysera behovet av och utformningen av ett drift- eller investeringsstöd för anläggningar med teknologi som befinner sig bortom demonstrationsnivå, men där kostnaden för den första fullskaliga anläggningen är för hög för att drivmedlet ska vara konkurrenskraftigt i reduktionsplikten.

I Norrbotten finns det särskilt goda förutsättningar för produktion biojetbränsle. Redan idag omvandlas restprodukter från skogsindustrin till biodrivmedel i länet och forskningsprojekt pågår i länet kring biojetbränsle. Länsstyrelsen anser därför att det viktigt att möjliggöra för innovation och utvecklingen inom området genom långsiktiga ekonomiska stöd för att möjliggöra för producenter i länet att fatta beslut om investeringar. Detta skulle i förlängningen bidra till arbetstillfällen, tryggare drivmedelsförsörjning och stärkt kopplingen mellan stad och land i Norrbotten.

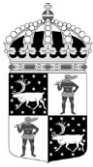
Länsstyrelsen saknar i utredningen en djupare analys av målkonflikter i samband med ett ökat uttag av biobränsle från skogen och jordbruksmarken i Norrbotten, till exempel med rennäringen, bevarande av biologisk mångfald och skogen som kolsänka.

Hur säkerställs hållbarhetskriterierna när kunskap om mark med hög biologisk mångfald saknas?

Utredningen anger att biodrivmedel som används i reduktionsplikten ska vara hållbara enligt Hållbarhetslagens krav. Detta anser Länsstyrelsen är svårt att säkerställa i Sverige idag på grund av att Skogsstyrelsen har för lite resurser. Hållbarhetskriterierna för biologisk mångfald bygger i Sverige till största del på kunskap om skogar med höga naturvärden, utifrån nyckelbiotopsinventering samt tillsyn av avverkningsanmälningar (se Energimyndigheten, Markanvändning och verifiering av markkriterier i Sverige, ER 2011:18). Det innebär att för att garantera biodrivmedlets hållbarhetskriterier enligt förnybartdirektivet, krävs att Skogsstyrelsen har tillräckliga resurser för att utöva omfattande tillsyn av avverkningsanmälningar och att nyckelbiotopsinventeringar görs i tillräcklig omfattning för att skapa en heltäckande bild av förekomst av naturskogar. Detta sker inte idag.

Kompletterande förslag för att minska flygets klimatpåverkan (10.3)

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag att Konsumentverket ges i uppdrag att tillsammans med berörda myndigheter ta fram ett förslag på redovisning av



klimatpåverkan från långväga resande med buss, tåg, flyg och färja vid försäljning och marknadsföring av resor.

Länsstyrelsen ser positivt på utredningens förslag att en särskild utredare ges i uppdrag att analysera nyttorna med att upphandla nattågstrafik för linjer inom hela Sverige samt för linjer till orter utanför Sverige och de juridiska och praktiska förutsättningarna för detta. Det är dock i sammanhanget viktigt att konstatera att nattågstrafik endast kan tillgodose vissa kundgrupper då möjligheten till transporter över dagen är mycket viktiga för många kundgrupper i Norrbotten.

I utredningen beskrivs att nattågstrafik tidigare har bedrivits i många relationer såväl inom Sverige som till destinationer utomlands och att det idag genom staten endast upprätthålls nattågstrafik från Stockholm till övre Norrland/Narvik samt till viss del till Jämtland. I sammanhanget är det dock värt att poängtera att även denna upphandlade trafik succesivt har minskat genom åren vad gäller såväl destinationer som omfattning i form av antal tåg per dygn.

I uppdraget till den särskilda utredaren bör även ingå att se över förutsättningarna att återigen trafikera nattågen med biltåg. Med möjligheten att ta med sig sitt fordon på tåget genom Sverige eller till och med till utrikes destinationer skulle en del flygresor i kombination med hyrbil på destinationen kunna ersättas.

Konsekvenser av utredningens förslag

Länsstyrelsen saknar klagörande av hur utredningens förslag för att främja ökad biobränsle för flyget samt förslag för ökad produktion av biojetbränsle i Sverige, påverkar måluppfyllelsen av generationsmålet samt andra miljö kvalitetsmål förutom just *Begränsad klimatpåverkan*.

För flertalet miljö kvalitetsmål är hotet mot den biologiska mångfalden en av de främsta orsakerna till svårigheter att nå målen. Naturvårdsverket bedömer i årets fördjupade utvärdering att det finns starka skäl att prioritera både klimatet och den biologiska mångfalden i miljöpolitiken under de kommande åren. Eftersom uttag av biobränsle från ekosystemen alltid innebär en belastning på naturmiljön, i olika grad, är det anmärkningsvärt att ingen analys genomförts för att fastställa hur förslagen kan påverka övriga miljö kvalitetsmål och då särskilt de så kallade naturtypsmålen.

För inhemsk biobränsleproduktion i Sverige och inte minst i Norrbotten, utgör nyttjandet av skoglig råvara den främsta källan. De skogliga ekosystemen i Sverige är dock hårt belastade. Det framgår inte minst av både regionala och nationella utvärderingar av miljö kvalitetsmålen Levande skogar samt Ett rikt växt- och djurliv.

Länsstyrelsen i Norrbotten har åtagit sig tillsammans med Region Norrbotten och länets kommuner åtar att informera om, främja och bidra till genomförandet av Agenda 2030. Länsstyrelsen saknar därför en analys till hur utredningens förslag överensstämmer med Agenda 2030 arbetet.

BESLUT

Beslut i detta ärende har fattats av landshövding Björn O. Nilsson med klimat- och energisamordnare Sophie Forsberg Johansson vid enheten för Internationalisering och tillväxt som föredragande. Vid beredning av ärendet har följande sakkunniga medverkat: Jimmy Bystedt (Enheten för samhällsplanering och kulturmiljö); Jörgen



Länsstyrelsen
Norrbotten

YTTRANDE

6 (6)

Datum
2019-09-09

Diarienummer
420-7629-2019

Naalisvaara (Enheten för Miljöanalys). I beredningen har även näringslivsstrateg Mats Lindell medverkat.

Så här hanterar vi dina personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa hittar du på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.