

# NESTE – REMISSYTTRANDE GÄLLANDE SOU 2019:11 BIOJET FÖR FLYGET

---

Kontaktperson:

Henrik Erämetsä  
Head of Aviation Regulation  
Neste Company  
Mobil +358 50 458 4482  
[henrik.erametsa@neste.com](mailto:henrik.erametsa@neste.com)

Till:

Infrastrukturdepartementet

Energienheten

Andreas Kannesten

08 405 14 98

Diarienummer 12019 /01357 /E

[m.registrator@regeringskansliet.se](mailto:m.registrator@regeringskansliet.se)

Kopia: [andreas.kannesten@regeringskansliet.se](mailto:andreas.kannesten@regeringskansliet.se), [m.remissenergi@regeringskansliet.se](mailto:m.remissenergi@regeringskansliet.se)

## REMISSYTTRANDE ÖVER SOU 2019:11 BIOJET FÖR FLYGET

Företaget Neste, med huvudkontor i Finland är världens största producent av förnybar diesel framställd av avfall och restprodukter. Neste erbjuder även förnybara lösningar till flyg- och plastindustrin. Vårt flygbränsle, Neste MY Förnybart Flygbränsle™, produceras med så kallad HEFA teknologi. Nuvarande kapacitet är mer än totala efterfrågan i Norden och Neste har ambitionen att öka sin produktion till 1 miljon ton till 2022. All Nestes produktion består av hållbara och certifierade råvaror, 80 procent är från rest- och avfallsprodukter.

Neste lämnar härmed sina synpunkter på rubricerade remiss.

### Synpunkter på utredningen

På ett övergripande plan stöder Neste de huvudsakliga förslag och avvägningar som görs av utredningen, såsom att införa ett politiskt mål för minskade utsläpp av flyget, möjlighet till överlåtelse av utsläppsminskningar och att välja reduktionsplikt istället för kvotplikt.

Nedan finner ni Nestes synpunkter på de delar av utredningen där företaget helt eller delvis gör en annan bedömning av de förslag som förs fram av utredningen.

## Kapitel 9 Förslag för ökad användning av biojetbränsle

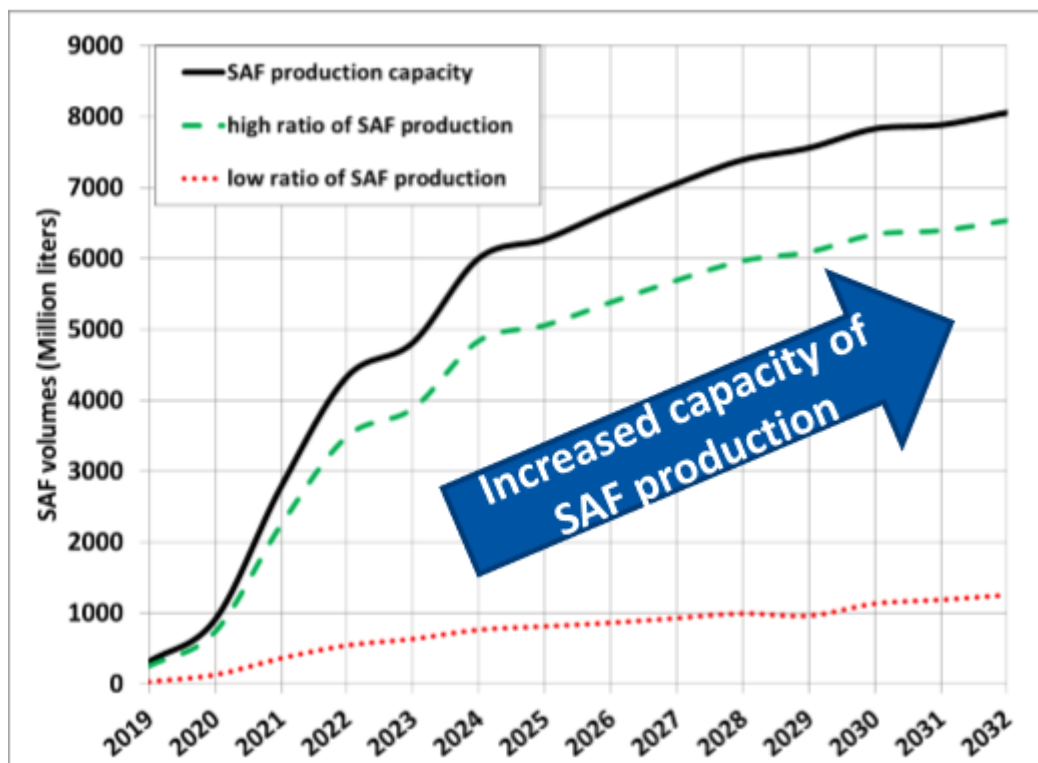
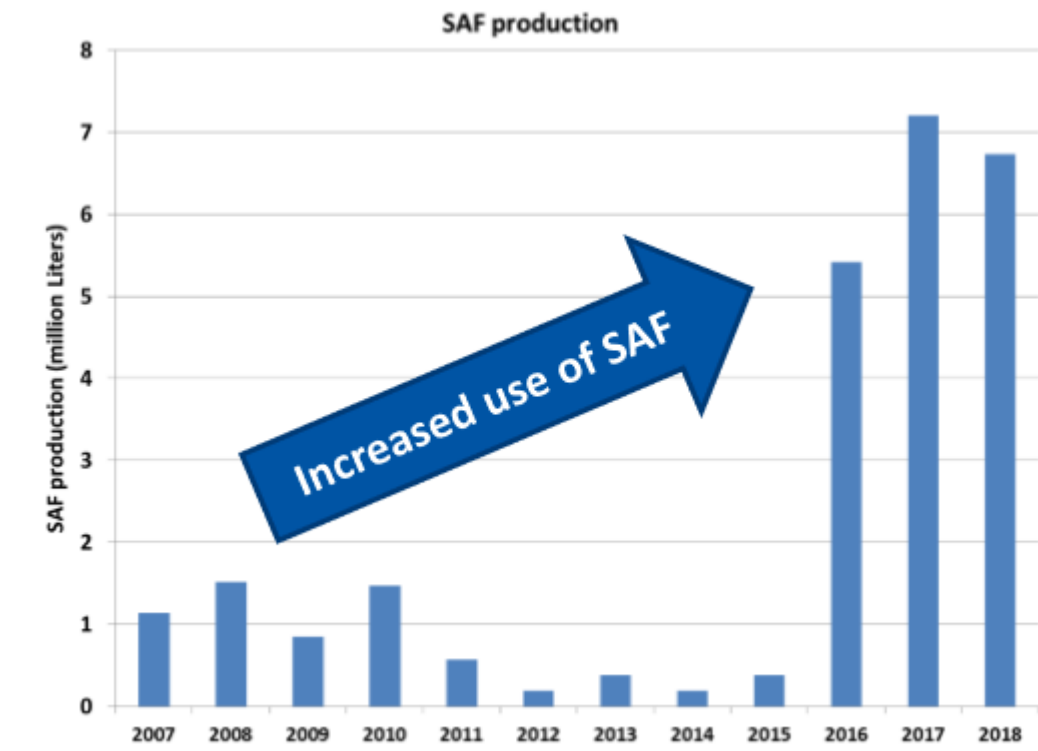
### Gällande förslag till reduktionsnivåer

*Neste anser att det finns möjlighet för regeringen att föreslå högre nivåer för inblandning av biojetbränsle i flyget än vad utredningen gör, framför allt de första åren.*

Det finns redan idag tillräckligt med hållbart biojetbränsle på marknaden för att möta de reduktionsnivåer som föreslås i utredningen. Neste skulle redan nu på egen hand kunna leverera den totala volym biojetbränsle som utredningens förslag innebär de första åren. Det utöver den mängd som beslutats om i Norge. Till bilden hör även att den globala produktionen av biojet väntas öka avsevärt under de kommande åren.

Enligt statistik från FN:s fackorgan ICAO (Internationella civila luftfartsorganisationen) har konsumtionen av biojet under de senaste åren ökat, från 0,5 miljoner liter biojetbränsle år 2015 till över 5 miljoner liter år 2016 och över 7 miljoner år 2017. Även om det i absoluta tal fortfarande är små volymer har marknaden kommit till en brytpunkt där utvecklingen framåt gör att en större produktion av biojet är mer gynnsam.

ICAO har under våren också presenterat en uppskattning för produktionen av biojetbränsle kommande år baserat på 26 företags prognoser. Den visar att det finns kapacitet för en markant ökning. Redan 2020 kan produktionen nå en miljard liter biojet, år 2025 över 6 miljarder liter och 8 miljarder liter biojet till år 2032.



Källa: <https://www.icao.int>

Det kan jämföras med de volymer av biojet som behövs i Sverige för att uppfylla reduktionsplikten år 2030. Med de antaganden utredningen har gjort förväntas en reduktionsnivå på 27 procent leda till en användning på ungefär 424 000 kubikmeter biojet 2030, med ett känslighetsintervall på 315 000 till

681 000 kubikmeter beroende på bland annat energieffektiviseringsgrad, genomsnittligt växthusgasutsläpp och grad av ökat resande.

Slutsatsen är att utvecklingen av de föreslagna nivåerna för inblandning av biojetbränsle skulle kunna börja på en högre nivå och vara mer linjär för åren 2021–2030, liknande den kurva som föreslagits i reduktionsplikten för vägtransporter.

Exempelvis skulle nivån för inblandning av biojetbränsle år 2021 kunna ligga på 5 procent, vilket skulle snabba på processen för att nå målet om ett fossilfritt flyg 2045 och ge förutsättningar för branschen att våga satsa ytterligare för ökad produktion av biojetbränsle. En högre nivå på inblandning från början av perioden skulle också kunna leda till ökad kostnadseffektivitet /minska kostnaden, eftersom exempelvis kostnaderna för transport minskar ju högre volym som kan fraktas.

Viktigt i sammanhanget är att inte utesluta några råvaror eller metoder för produktion av biojet, så länge de följer hållbarhetslagstiftningen och har låga växtgasutsläpp. Ju fler tekniker och hållbara råvaror som finns att tillgå desto bättre för att kunna nå målet om ett fossilfritt flyg till 2045. Det är därför viktigt att den kommande lagstiftningen inte stänger några dörrar utan ser till att även ny teknik och olika sorters råvaror kan användas. En framtida teknik, som Neste gärna hade sett att utredningen lyft fram mer, är E-bränslen.

## **Gällande förslag på kontrollstationer**

*Neste anser att de föreslagna kontrollstationerna endast ska kunna innebära höjda nivåerna för inblandning, om förutsättningarna på marknaden finns.*

Neste anser att det är bra att kontrollstationer görs var tredje år men ser samtidigt en risk om förslaget kan innebära sänkta nivåer. Då skapas inte den förutsägbarhet som marknaden för biojetbränsle för flyg behöver, något som utredningen själva beskriver som viktigt för att kunna minska utsläppen från flyget.

## **Gällande förslag på tidpunkt för införande av lagstiftning**

*Neste anser att regeringen bör ge möjlighet för biojetsleverantörer att räkna in volymen av biojet för andra halvan av år 2020 i 2021 års volymer.*

Neste hade gärna sett att reduktionsplikten för biojet började gälla redan 1 juli 2020, eftersom kapaciteten finns. Samtidigt finns det förståelse för att den politiska processen behöver ha sin gång och att den lagstiftning som beslutas om är genomarbetad och förankrad.

Neste anser dock att det skulle kunna vara en fördel om biojetsleverantörer kan räkna in de volymer av biojetbränsle som blandats in under andra halvan av år 2020 i syfte att underlätta uppfyllandet reduktionsplikten det första året. På så vis kan drivmedelsleverantörerna testköra sina system och säkerställa att hållbarhet samt massbalans kan säkerställas.

Genom att uppmuntra och premiera de företag som ligger i framkant kan den nya lagstiftningen komma igång mer smidigt och med bättre resultat under det första året, och därmed ökas möjligheten att snabba på takten för minskade utsläpp inom flyget även under kommande år.

## **Kapitel 10 Förslag på ökad produktion av biojetbränsle i Sverige samt kompletterande förslag**

### **Gällande förslag för ökad produktion av biojetbränsle i Sverige**

*Neste anser att regeringen bör föreslå åtgärder som uppmuntrar ett nordiskt samarbete kring biojetbränsle för flyg för att stärka den nordiska marknaden, exempelvis inom ramen för Nordiska rådet och Nordiska ministerrådet.*

Även om svensk produktion kan vara viktig ur många aspekter, så ser Neste att det finns möjligheter att anta ett mer nordiskt perspektiv. Det nämns endast kort i utredningen men med tanke på att Norge nästa år kommer att införa inblandning av biojetbränsle och att Sverige och Finland förbereder liknande regelverk så skulle frågan om ett nordiskt samarbete kunna få mer utrymme.

Med införande av olika stödsystem i Norden garanteras en ny och växande marknad för biojetbränsle, vilket Neste ser positivt på. Det kommer att leda till investeringar i produktion, och utbyggnad av ett distributionsnät som är kostnadseffektivt. Här har Norden möjlighet att leda utvecklingen mot ett mer hållbart flyg, med bland annat samordnade satsningar på forskning, produktion och distribution som stärker den nordiska konkurrenskraften. Det skulle också ligga i linje med den strategi som de nordiska statsministrarna fastslagit om att Norden ska bli världens mest hållbara och integrerade region 2030.