



§ 174 Yttrande, Biojet för flyget (SOU 2019:11) (Kst/2019:493)

Ärendebeskrivning

Regeringen har skickat ut utredningen Biojet för flyget SOU 2019:11. Örnsköldsviks kommun har ombetts svara på denna remiss. Remissvaren ska ha kommit in till Infrastrukturdepartementet senast den 18 september 2019. I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i betänkandet.

Beredning av ärendet

Utredningen har som internremiss behandlats och bemötts av tillväxtavdelningens resursenhet och ett utkast till yttrande har formulerats. Yttrandet har sedan tillställts SEKAB, Örnsköldsvik Airport och Handelskammaren för synpunkter. Synpunkter från dessa aktörer har arbetats in i yttrandet.

Yttrandet har sedan diskuterats i Rodrets styrelse den 29 augusti 2019. Även synpunkter från Rodret har arbetats in i yttrandet.

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen godkänner förslag till yttrande, daterat den 29 augusti 2019, angående Biojet för flyget (SOU 2019:11).

Yttrandet överlämnas till Infrastrukturdepartementet.

Justeras			
			

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet.

Yttrande över Biojet för flyget (SOU2019:11)

Flyget är fortsatt viktigt för svensk export

Örnsköldsviks kommun är en exporterande kommun beroende av flyg till Arlanda. Kommunens näringsliv står för ca 5 procent av den svenska nettoexporten. Flygande i Örnsköldsvik handlar med andra ord inte om att ta sig till Stockholm utan framförallt att resa vidare ut i världen samt för kunder, leverantörer och ägare att ta sig till Örnsköldsvik. Ett första viktigt konstaterande är att ett hållbart flyg är viktigt för Örnsköldsvik och dess exporterande företag. Resor med nattåg som diskuteras i utredningen kommer därmed aldrig att vara tillräckligt för Örnsköldsvik, eftersom stor andel av våra resor är transfer mot utrikesflyg. Förslag i närtid som gör flyget mer klimatsmart och ej enbart straffar flygande, flygskatter etc, är viktigt för vår kommun, eftersom våra exporterande företag inte klarar sig utan flyg.

Utredningens förslag är otillräckliga för en inhemsk produktion

Örnsköldsviks kommun anser att utredningen Biojet föreslår stödsystem som rent strukturellt skulle kunna främja produktionen av flygbränsle i Sverige. Däremot är det vår uppfattning att den föreslagna takten och nivån på satsningarna är otillräckliga för att åstadkomma en inhemsk produktion av biobränslen för flyget. Utan ett system för driftsstöd och investeringsstöd eller att staten uttryckligen pekar ut avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten finns en uppenbar risk att den inhemska produktionen uteblir. Trots att vi har råvaran (skogen), den gröna energin och kompetensen inom landet, finns det risk att vi går miste om en framtida, framgångsrik exportprodukt.

Den föreslagna reduktionsplikten är i grunden ett bra förslag och utformningen förefaller ändamålsenlig för att successivt öka konsumtionen av biodrivmedel inom flyget. Infasningen ser dock alltför långsam ut, inte minst med tanke på den aktuella debatten med flygskam m.m. Det är också oklart om reduktionsplikten kommer att förlängas efter 2030. Vi tror att det finns anledning att redan nu skapa långsiktiga spelregler och vara tydlig med att om reduktionsplikten fortsatt behövs efter 2030. Takten i införandet i reduktionsplikten bör också höjas.

Investeringsstöd och driftsstöd är nödvändigt

Vår bedömning är också att ett investeringsstöd och ett driftstöd för svenska producenter är helt nödvändigt för att få igång en inhemsk svensk produktion.

Att endast införa en reduktionsplikt riskerar att leda till samma sak som på drivmedelsmarknaden, dvs att HVO från palmolja eller motsvarande blir helt dominerande på den svenska marknaden.

I utredningens direktiv framgår att syftet är att skapa just en inhemsk produktion av drivmedel. Därför är det viktigt att den av Biojet föreslagna utredningen om stöd till investering och drift görs mycket skyndsamt. Inom ett år bör förslaget till ett sådant system ligga på lagstiftarens bord. Innan detaljerna kring ett sådant investerings- och driftstöd är klarlagda är det också omöjligt att uttala sig om åtgärderna i utredningen är tillräckliga för att skapa en inhemsk produktion. Eftersom ledtiden från beslut om investering i en svensk produktionsanläggning till att första droppen bränsle producerats, i bästa fall ligger på minst 5 år, är det extra angeläget att ett sådant stödsystem finns på plats inom 1 år och att satsningar kan påbörjas så snart som möjligt. Annars finns en uppenbar risk att hela den föreslagna reduktionsplikten fram till 2030 bara leder till en ökad import av första generationens biobränslen från tropiska regioner.

Alternativt ska reduktionsplikten endast omfatta avancerade biodrivmedel

Ett alternativt sätt att omedelbart skapa incitament för inhemsk produktion i Sverige är att uttryckligen kräva att biobränslet till flyget skall utgöras av andra generationens biodrivmedel, eller s.k. avancerade biodrivmedel. Detta har redan genomförts i Norge. I norska budgetpropositionen för 2019 framgår att en kvotplikt på 0,5 procent avancerade biodrivmedel ska införas på flygfotogen från och med 1 januari 2020. Med avancerade biodrivmedel avses i Norge biodrivmedel från de råvaror som anges i bilaga IX till förnybartdirektivet, på detta sätt undviks att palmolja och HVO tar överhanden i biodrivmedelproduktionen. Noterbart är att 0,5 procent av den förbrukade svenska volymen jetbränsle idag motsvarar 6 000 kubikmeter bränsle. Det är i sig alldeles för små volymer för att kunna få till en investering i en produktionsanläggning. En reduktions- eller kvotplikt som pekar mot avancerade flygbränslen måste med andra ord stipulera en väsentligen högre andel av totalkonsumtionen, minst 10-15 procent, för att skapa utrymme för en första anläggning i Sverige. Enligt vår bedömning behöver en första anläggning, beroende på teknikval, kunna producera volymer om 50 000 – 200 000 kubikmeter.

En lokal och regional produktion av drivmedel är något som vår kommun och vårt län strävar efter. Vi har både relevant forskning i världsklass, resurser för uppskalning, demoanläggningar och kunskap om hur storskaliga anläggningar skall byggas. Vi ser vår kommun och region som ett mycket intressant förstahandsval om och när en första produktionsanläggning blir aktuell.

Teknikneutralitet

Det våra företag, experter och forskare i kommunen lärt sig under den gångna 10-årsperioden är att många olika tekniker och olika biodrivmedel i dag ser lovande ut. Däremot kommer olika tekniker att passa in olika väl hos olika tänkbara producenter. Beroende på industrigren och marknadslösning kommer teknikvalet att variera. Vi tror därför att det är viktigt att ett system med både reduktionsplikt samt med investerings- och driftsstöd hålls helt teknikneutralt. Subventionen bör ligga per producerad energienhet drivmedel och inte ta ställning för den ena eller den andra tekniklösningen. M.a.o. bör marknadsmekanismerna långsiktigt ges möjlighet att göra teknikvalet. Att idag avgöra vilken teknik som är bäst är enligt vår uppfattning omöjligt.

Sammanfattningsvis vill vi poängtera att den svenska utredningen hade i uppdrag att belysa vilka styrmedel som bäst kan främja en långsiktig och storskalig produktion av biodrivmedel för flyg i Sverige. Vi anser att nuvarande förslag kommer att misslyckas med att skapa detta. Vår uppfattning är att dessa förslag framförallt kommer att leda till ökad användning av palmolja. Med hjälp av upphandlingar och reduktionsplikt där statsmakterna tydligt hänvisar till avancerade biobränslen som i Norge skulle en svensk produktion mycket snabbare kunna åstadkommas.

Örnsköldsviks kommun
Kommunstyrelsen



Per Nylén (S)
Ordförande