

Datum
17 september 2019

Mottagare
i.remissvar@regeringskansliet.se
andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Diarienummer
12019/01357/E

Remissvar angående SOU 2019: 11 Biojet för flyget (I2019/01357/E)

Utredningens huvudförslag

Utredningens huvudförslag är att införa reduktionsplikt för att främja användning av biobränsle för flyget. **Preem välkomnar utredningens förslag om reduktionsplikt.** Med drygt ett års erfarenhet från motsvarande regelverk inom vägtrafiken anser Preem att en reduktionsplikt är ett effektivt sätt att skapa stabila förutsättningar för produktion och användning av biobränsle.

Preem välkomnar även utredningens förslag på reduktionsnivåer som bedöms rimliga utifrån såväl ett ekonomiskt, tekniskt och klimatmässigt perspektiv.

Preem ser dock att tillgången på flygbiobränslen med hög klimatprestanda initialt är begränsad, vilket motiverar de inledningsvis – till synes – försiktiga inblandningsnivåerna om endast 1 procent 2021, men **reduktionsplikten ger industrin en möjlighet att långsiktigt investera i ny produktionskapacitet**, från såväl befintliga råvaror som restprodukter från skogs och jordbruk. Investeringar som Preem planerar i närtid.

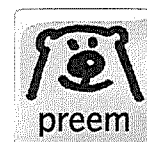
Krav på förändring av standarder

Restprodukter från skogs och jordbruk har en långsiktig stor potential, men för att minska investerings och produktionskostnaderna **måste åtgärder inom de standarder som reglerar förnybart flygbränsles egenskaper vidtagas** (ASTM D7566), så att den fossila standarden (ASTM D1655) även gäller för den förnybara produktionen av jetbränsle. För att med dagens standarder skapa en produktionskapacitet från skogsråvara så kräves FT-anläggningar som är väsentligt mer kostsamma investeringar än HEFA-anläggningar. Detta innebär att förnybar jet blir onödigt kostsam.

Preem AB (publ)

Besöksadress: Warfvinges väg 45
Växel: 010 - 450 10 00

Organisationsnr.: 556072-6977
Styrelsens säte: Stockholm



Behov av samordning i Norden

Samordning över gränserna i Norden innebär att de nordiska länderna har goda möjligheter att gå i täten för klimatvänligt flyg. Både Sverige, Norge och Finland siktar på 30 procent bioflygbränsle 2030. Detta stärker möjligheten till samarbete över gränserna.

Relationen till gemensamma regelverk i EU

Preem uppfattar att det finns oklarheter i massbalanssystemet för EU ETS.

Preem gör tolkningen att massbalanssystemet som idag tillämpas för reduktionsplikten inte får tillämpas inom EU ETS. Gällande massbalans menar Preem att tolkningen av förordning 601/201, artikel 39, att det bör gå att visa att massbalans även kan tillämpas i dessa fall för biodrivmedel och möjliggöra att dessa volymer kan användas till att minska behovet av att köpa utsläppsrätter. Här kan den svenska tolkningen av artikel 39 behöva revideras.

Det är viktigt att regelverket för att rapportera biodrivmedel i EU ETS

förenklas avsevärt och samordnas med det kontrollsystem som gäller för hållbarhetskriterier i förnybart direktivet. Sverige bör även driva i förhandlingarna att det tydliggörs att det ska vara tillåtet för flygbolag att tillgodoräkna sig användning av biodrivmedel i utsläppshandelssystemet även om en medlemsstat har en plikt på drivmedelsleverantörer att blanda in biodrivmedel.

EU ETS regelverket harmonierar inte med svensk reduktionsplikt, då reduktionsplikten styr mot växthusgasprestanda och EU ETS enbart styr mot förnybart kol oavsett växthusgasprestanda. Här föreligger en diskrepans vilket innebär att EU utsläppshandelssystem sannolikt inte i närtid kommer att kunna påverka flygets utsläpp jämfört med vad reduktionsplikten kan göra.

Ett harmoniserat system skulle ge en flexibilitet för drivmedelsleverantörer och köpare av förnybart flygbränsle att överprestera utredningens förslag på reduktionspliktsnivåer. Ett sådant flexibelt system skulle således kunna skapa ekonomiska incitament för ökad inblandning av förnybart, tidigare än vad utredningen föreslår. Frågan bör emellertid utredas vidare.

Begränsad risk för ökad efterfrågan på ohållbara råvaror

Preem gör bedömningen att den ökade användning av biodrivmedel som utredningen föreslår i reduktionsplikten och reduktionsnivåerna endast innebär en mycket begränsad risk för ökad efterfrågan av ohållbara förnybara råvaror med hög ILUC-risk, enligt Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/807.

Denna slutsats grundas i huvudsak på de fortsatt små volymer som reduktionsplikten i praktiken innebär, inte minst i jämförelse med volymerna inom vägtransportsektorn. Därtill premierar den föreslagna reduktionsplikten ökad användning av råvaror med

hög växthusgasprestanda, och därmed låg ILUC-risk.

Preem i korthet

Preem är Sveriges största drivmedelsproducent och våra produkter har stor betydelse för att bil-, sjö- och flygtransporterna ska fungera. Som en stor aktör har vi ett viktigt ansvar och möjlighet att även vara en del av lösningen för att minska Sveriges klimatavtryck. Det gör vi genom att öka produktionen av förnybara drivmedel och genom att säkerställa att vår produktion sker på ett energieffektivt sätt och med minsta möjliga koldioxidutsläpp.

Behovet av långsiktiga styrmedel för att driva på utvecklingen mot ett mer hållbart samhälle, är en fråga som stått högt upp på Preems agenda under flera år. Reduktionsplikten, som infördes i juli 2018, är ett bra exempel på ett styrmedel som direkt leder till minskade koldioxidutsläpp från bensin och diesel.

Vårt samarbete med SAS är ett lyckat initiativ, där vi nu planerar att producera förnybart flygbränsle. För att öka vår förnybara produktion, har vi under 2019 ansökt om ett miljötillstånd för att bygga en ny anläggning i Göteborg. Det bidrar till en avsevärd kapacitetsökning med en miljon kubikmeter förnybart drivmedel och flygbränsle, med start 2023.

För Preem AB

Sören Eriksson, Affärsutveckling



Ludwig Kollberg, Kommunikation



