

Biojet för flyget, SOU 2019:11

Betänkande av Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget, SOU 2019:11

Remissvar lämnas till i.remissvar@regeringskansliet.se samt kopia till andreas.kannesten@regeringskansliet.se. Ange diarienum I2019/01357/E, remissvar Region Blekinge dnr 2019/01229

Remissyttrande från Region Blekinge

Betänkandet i korthet

Riksdagen har beslutat att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast 2045. Inrikesflyg inkluderas i detta mål. Internationella civila luftfartsorganisationen, Icao, har beslutat om styrmedel för att minska det internationella flygets klimatpåverkan. Efter 2020 måste flygbolagen köpa utsläppskrediter för att klimatkompensera för utsläpp som överstiger 2020 års nivå.

Koldioxidutsläppen från den globala luftfarten har ökat kontinuerligt och 2010 stod luftfarten för 2,4 % av alla energirelaterade koldioxidutsläpp vilket motsvarar 4–5 % när även höghöjdseffekten inkluderas. I Sverige har utrikestrafiken mellan 2009 och 2017, mätt i antal passagerare, ökat med 59 % och inrikestrafiken med 32 %. 2017 var antalet passagerare i utrikestrafik 30,9 miljoner och inrikes 7,9 miljoner.

Förslaget i betänkandet är reduktionsplikt för flygfotogen vilket innebär att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från flygfotogen genom att blanda in biodrivmedel. Reduktionsnivån föreslås öka kontinuerligt från ungefär 1 volymprocent 2021 till 30 volymprocent 2030. Inga nivåer föreslås efter 2030 men man anser att målet ska vara 100 % förnybara drivmedel med låga livscykelutsläpp till 2045. Det är primärt tillgången på biojetbränsle med hög klimatnytta som begränsar hur höga pliktnivåerna kan vara. Att reglera reduktionsnivåerna visar på en tydlig inriktning och ger förutsättningar för marknaden att investera i biodrivmedel för flyget och nya tekniska lösningar såsom elflyg och energieffektivisering. Det högre priset på biojetbränsle jämfört med fossil flygfotogen ställer krav på styrmedel. Fossil flygfotogen kostar ca 6 kr/l. Pris på biojetbränsle som används idag, HEFA med ursprung i Kalifornien och Finland, kommer att vara ca 18 kr/l 2021 och med utveckling av marknaden för biojet till 2030 kan kostnaden uppskattas till 10–12 kr/l. En reduktionspliktagift, på motsvarande sätt som finns för bensin och diesel, på 6 kr/l för fossil flygfotogen införs för att säkerställa att reduktionsplikten uppfylls.

Konsekvenser av förslaget beräknas medföra en minskning av koldioxidutsläppen med 24 % till 2030 jämfört med 2017. Utan reduktionsplikten beräknas utsläppen istället öka med 6 %. Efterfrågan på flygresor beräknas minska på grund av den prisökning som den extra kostnaden för biojetbränsle kostar. Merkostnaden 2030 beräknas bli 41 kr för inrikes enkelresa, 78 kr utrikes Europa och 250 kr interkontinental resa. Totalt sett förväntas en ökning av resandet med 27 % mellan 2017 och 2030 med reduktionsplikt och 30 % utan reduktionsplikt. Motsvarande för inrikesflyget är 6 % med och 11 % utan reduktionsplikt.

Marknaden för biodrivmedel i Sverige har goda möjligheter att utvecklas genom tillgången på lignocellulosa som bas för dels HVO i fordon och dels flygbränsle. Eftersom biojetbränsle är en av flera produkter som produceras i en anläggning har utbytet av biodrivmedel i processen och värdet på övriga produkter stor betydelse.

Region Blekinges synpunkter sammanfattningsvis

Vi instämmer med förslaget att en långsiktig reduktionsplikt för flygfotogen är ett verkningsfullt medel att minska växthusgasutsläppen från flyg tankat med flygbränsle i Sverige. Vi ser fler skäl till detta;

- förslaget angriper problemet nära källan, dvs. drivmedlet, som stegvis ska öka från fossil flygfotogen till biobaserat flygbränsle.
- förslaget utgår från marknadens förutsättningar att tillhandahålla biojet och ger tydliga signaler om ökad efterfrågan. Det ger förutsättningar för en ökad inhemsk produktion i anläggningar för biobränsle. En ökad efterfrågan från både väg- och flygsektorn på biobränsle leder till minskad klimatpåverkan från transportsystemet samtidigt som svenskt näringsliv stärks.
- biojet kostar mer än flygfotogen, tre gånger eller dubbelt så mycket med pliktavgiften till dess marknaden för biobränsle har börjat fungera. Reduktionsplikten med avgiften ger även incitament för utveckling av energieffektivare motorer och utveckling av elflygplan. Även på detta området kan svensk industri medverka.
- förslaget medför att den ökning av biljettpriset som reduktionsplikten väntas medföra dämpar ökningstakten i flygresandet. Den beräknade kostnadsökningen är dock ringa i förhållande till hela biljettpriset för en resa. Att inrikesresan håller en låg merkostnad är av betydelse i ett regionalt utvecklingsperspektiv där alternativa realistiska färdmedel till flyget för längre resor saknas.

Vi välkomnar även en vidare utveckling och hantering av de förslag som utredningen har lämnat jämte huvudförslaget om en långsiktig reduktionsplikt för flygfotogen.

Synpunkter utifrån kapitel i utredningen

Kap 3.2–3.5 Internationellt flyg och klimatarbete

Det finns begränsningar för vad som är möjligt att uppnå för att minska det internationella flygets klimatpåverkan. Medlemsländerna i den internationella civila luftfartsorganisationen, Icao, dit Sverige tillhör har beslutat om styrmedel som baseras på utsläppsrätter. Det finns en risk att den typen av styrmedel inte bidrar till att minska sina egna utsläpp på samma sätt som att välja biodrivmedel eller genomföra effektiviseringar för att minska klimatpåverkan.

- Vi föreslår att Sverige som medlem i Icao och inom EU:s system för utsläppshandel och det s.k. förnybartdirektivet för energi ska vara pådrivande för att få gehör för effektiva styrmedel som minskar flygets internationella klimatpåverkan.

Kap 3.6 Sveriges klimatpolitiska mål

I utsläppsmålet för 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Inrikesflyget inkluderas i detta mål men inte bunkerbränsle för internationellt flyg. Inrikesflyget är undantaget målet 2030 för inrikes transporter med hänvisning till att det omfattas av utsläppshandelssystemet inom EU. Utredningens förslag (kap. 9.4) är att det långsiktiga målet för flyget ska vara 100 % förnybara drivmedel med låga livscykelutsläpp till 2045 vilket är det samma som flygbranschens eget mål.

- Region Blekinge ser ett behov av att flyget, i likhet med andra verksamheter, bär sina egna kostnader för klimatpåverkan. Vi instämmer med utredningen att biodrivmedel därför endast kan vara en del av de åtgärder inom flyget och transportsektorn som behövs för ett fossilfritt flyg till 2045. Tydliga mål, gärna samstämmda inom Norden, behövs för att ge näringslivet möjlighet att agera

efter en långsiktig inriktning. Mål i kombination med att skapa incitament för anläggningar med ny teknologi för biobränsle behövs.

Kap 4.7 Flygets betydelse i ett regionalt perspektiv

- Vi instämmer i betydelsen av ett långsiktigt hållbart flygtransportsystem som ska säkerställa en interregional och internationell tillgänglighet. Blekinge tillhör de regioner som har en nationell flygplats i basutbudet. Flyget är idag det minst tidskrävande transportmedlet för resor mellan Blekinge och Stockholm. En enkel tågresa Karlskrona-Stockholm tar minst 5 timmar och den föreslagna höghastighetsbanans lokalisering gör att flyget även framledes förefaller vara det mest rimliga färdmedlet i den relationen. Det medför en relativt låg priskänslighet som förstärks av att det övervägande antalet resor är tjänsteresor.

Vi vill dock framhålla att betydligt ökade prisnivåer över de som utredningen redovisar riskerar att påverka länets regionala utveckling negativt då regioner med bättre tillgänglighet till storstadsområden och regionala marknader gynnas.

Kap 7 Marknaden för biojetbränsle

Det biojetbränsle som används i norden, HEFA, produceras med samma teknik som HVO från vegetabiliska oljor. De största ursprungsländerna för den råvaran är Indonesien och Malaysia med 52 %. Sverige står för ungefär 5 % huvudsakligen från tallolja. Norge inför kvotplikt för biojet med samma mål till 2030 som denna utredning föreslår. Det finns flera anläggningar i Sverige i försök att producera biodrivmedel i olika processer.

- Vi instämmer med utredningen att det finns bra förutsättningar för storskalig produktion av biodrivmedel i Sverige till transportsektorn inkl. flyget och genom ökad nordisk samverkan kan och bör denna utvecklas.

Kap 9.5 Reduktionsplikt för flygfotogen

Reduktionsnivåerna, kap 9.5.4, föreslås öka gradvis från 2021 till 2030. Efter 2030 föreslås reduktionsnivåer sättas utifrån kontrollstationer som följer upp utvecklingen fram till 2030. Målet till 2045 bör vara att flyget ska använda 100 % förnybara drivmedel med låga eller inga livscykelutsläpp.

Figur 9.1 visar scenarier över volymandelen biojetbränsle. Det finns ett gap 2030 mellan klimatscenarioets linjära ökning av behovet och reduktionsnivån i förslaget. Vi tolkar det som ett behov av att genomföra andra åtgärder, sådana som förslås i utredningen och andra innovationer. Utredningen tar bl. a upp elektrifiering av flyg på kortare sträckor upp till 50 mil och energieffektivisering, utvecklingsstöd och utökad nattågstrafik som alternativ till flygresor.

- Vi instämmer i den bedömning som görs av en succesiv upptrappning av reduktionsnivåerna. Förslaget tar utgångspunkt i tillgången på biojet och näringslivets möjlighet att producera de ökade kvantiteter som efterfrågas mot slutet av perioden.
- Vi anser att andra åtgärder som nämns i utredningen behöver göras genom styrmedel eller stöd från staten jämte reduktionsplikten för att klara klimatmålet 2045.

Ingrid Hermansson

Ingrid Hermansson

f. v. ordf. Regionala utvecklingsnämnden