

Ert dnr I2010/01357/E

Infrastrukturdepartementet
Energienheten
103 33 Stockholm
i.remissvar@regeringskansliet.se
andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Region Gotlands yttrande om Biojet för flyget (SOU 2019:11)

Region Gotland har fått möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående remiss. Utredningens förslag och material är omfattande, våra särskilda synpunkter avgränsas kring de förslag som har störst relevans för vår region.

Sammanfattande bedömning

Utredningen ger ett gediget, mycket väl underbyggt intryck och förslagen är väl motiverade. Vad gäller allmänna kommunikationer ser dock utredningen ut att vara skriven för storstadsregionerna.

Särskilda synpunkter

Vi vill gärna påpeka att för Gotland, landets enda ö-region, gäller särskilda förutsättningar. Vi har inga möjligheter att utveckla snabba fossilbränslefria landtransporter som alternativ till flyget, men vi skulle gärna se att Gotland som ett led i regeringens utpekande av Gotland som pilot i energi-omställningen också får bli testområde för Biojet och elflyg.

För några av utredningens specifika förslag lämnar Region Gotland följande synpunkter:

Författningsförslag från Biojetutredningen

Förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen (pkt. 1.1 -1.11 samt även pkt.9.5.4)
Reduktionsnivåer bör anges även för åren efter 2030. Dock behöver dessa inte anges förrän efter revision av lagändringens utfall. Lämplig tidpunkt för denna revision, exempelvis år 2025, bör anges i lagförslaget.

Ytterligare förslag från Biojetutredningen

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

Regeringen bör besluta att statliga myndigheters flygresor ska ske med biojetbränsle när så är möjligt och att krav på dylika alltid ska ställas på leverantören av resetjänster vid offentliga upphandlingar. Detta krav finns redan på bränsleleverantören via Miljöbalkens 2 Kap. 4 §, som föreskriver att "Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall undvika att använda eller sälja sådana kemiska produkter eller biotekniska

organismer som kan befaras medföra risker för människors hälsa eller miljön, om de kan ersättas med sådana produkter eller organismer som kan antas vara mindre farliga.”

Eventuella hinder i Kommunallagen (2017:725) för offentlig upphandling av biobränslen bör undanröjas i de fall de inte strider mot relevanta EU direktiv införda i svensk lagstiftning (LOU: Lag (2016:1145), Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU om offentlig upphandling).

Frivilliga inköp av biobränsle i förhållande till plikten (Pkt. 9.5.9, s.209)

Frivilliga inköp av biojetbränsle vid offentlig upphandling av flygresor ska vara additionella och öka volymen utöver plikten. Flygbolag och bränsleleverantörer ska ej tillåtas tillgodoräkna sig biodrivmedel som finansierats av kund, i reduktionsplikten. Sådan reduktion av klimatutsläpp ska tillfalla kunden. Koldioxidreduktion är i dag en vara som kan köpas och säljas, äganderätten ska därför tillfalla köparen. Om flyg- och bränslebolagen får tillgodoräkna sig den kundfinansierade klimatnyttan, kan det medföra att de inte i samma utsträckning blandar in biodrivmedel. Detta då deras reduktionsplikt redan har uppfyllts genom deras kunders egna miljöval. Detta skulle vara kontra-produktivt ur klimatsynpunkt. Flygbolag och bränsleleverantörer bör dock tillåtas redovisa total mängd biodrivmedel, alternativt andel biodrivmedel som de har förbrukat jämfört med total drivmedelsförbrukning.

Biljettkostnad (Sammanfattning samt 11.7.3)

I den dubblade kostnad för inrikesflygets bränsletillägg jämfört med utrikesflyget som får detta bara på utresan, ser vi en konflikt med principen om att förorenaren betalar. Inrikesflyget sker på lägre höjd än utrikesflyget, vilket medför att det orsakar en mindre höghöjdseffekt¹. Därmed är utrikesflyget en större förorenare som inte bör komma billigare undan än inrikesflyget.

För närvarande kostar tillköp av biodrivmedel 300 kronor per enkel resa till/från Gotland med det flygbolag som erbjuder detta. Det finns anledning att anta att priset förändras när efterfrågan ökar, även om det i dagsläget är det svårt att sia om i vilken riktning priset kommer att ändras beroende på tillgången på biobränsle. Energimyndigheten har regeringens uppdrag att möjliggöra att Gotland blir en pilot för ett hållbart energisystem baserat på energipolitikens tre grundpelare försörjningstrygghet, konkurrenskraft och ekologisk hållbarhet. Myndigheten har till regeringen redovisat en färdplan för omställningsarbetet och ska samordna det fortsatta arbetet med färdplanen. I detta arbete bör ökad andel flyg på biobränsle kunna vara en del.

Certifieringsystem (pkt. 3.5 samt 11.10.1)

Att införa tredjepart-certifieringssystem för biodrivmedel med ackrediterade certifieringsorgan är nödvändigt för att förenkla säkerställandet av att drivmedlen uppfyller hållbarhetskraven. De nämnda certifieringssystemen är dock

¹ den förstärkning av klimateffekten som sker vid flygresor >8000 m

utvecklade för jordbruksprodukter och det behöver säkerställas att de även är lämpade för andra typer av biodrivmedel framställda från skogsråvara mm.

Utökad nattågstrafik som alternativ till flygresor (Sammanfattning samt pkt 10.3.2).

Gotland är en ö vars enda fysiska, allmänna kommunikationer med fastlandet är via flyg resp. färjetrafik. Färjetrafiken går från Visby huvudsakligen till hamnarna i Nynäshamn samt Oskarshamn. Färjetrafiken till Nynäshamn anses ha tillfredställande försörjning med tåg- resp. bussförbindelser. För resor söderut med färjetrafiken via Oskarshamn saknas, särskilt under vinterhalvåret, i stort sett offentliga kommunikationer. Överflyttning till andra allmänna trafikslag vid resor söderut är därför ej möjlig. Alternativ till flygresor vid resor söderut saknas därför. Region Gotland välkomnar biobränsleutredningens förslag och tillägger att ej endast nattåg utan även förbättringspotentialen avseende tågförbindelserna generellt bör utredas, detta då det finns begränsade möjligheter att med utnyttjande av tågförbindelser resa på fastlandet. Det saknas idag samordning mellan de olika länstrafikbolagen i Sverige i form av samordnade turlistor, sammanhängande tågsträckningar och möjlighet att göra köp av biljetter till slutdestinationen.

Regionstyrelsen

Eva Nypelius
Regionstyrelsens ordförande

Marica Gardell
Tf regiondirektör