

Regional Utveckling  
Dag Hallén

**Datum**  
2019-09-11

**Vår beteckning**

RUN/190595

**Ert Datum**  
2019-06-03

**Er beteckning**  
12019/01357/E

Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

## Svar på Remiss - SOU 2019:11 Biojet för flyget

Region Värmland har fått tillfälle att lämna svar på rubricerad remiss och vill lämna följande synpunkter.

### Hantering av remissvar

Region Värmlands avdelning för regional tillväxt har blivit fördelad ansvaret att svara på remissen. Ansvarig handläggare är strateg inom bioekonomi, klimat och energiområdet. Arbetsutskottet för regional tillväxt har fått information den 29 augusti 2019. Beslut taget av regionala utvecklingsnämnden den 11 september.

### Generella synpunkter

Region Värmland anser att utredningen om biobränsle för flyget är välgjord och genomarbetad och om förslaget med reduktionsplikt genomförs lägger en bra grund för en satsning för ett framtida fossilfritt inrikesflyg. Satsningen kommer sannolikt att påverka hur andra länder kan komma att ställa sig till vilka klimatregler som ska gälla för flygtransporter framöver. Ett viktigt och bra initiativ som Region Värmland står bakom. Region Värmland står också bakom att satsningen kan stärka svensk industris omställning mot en biobaserad ekonomi.

### Region Värmlands position inom bioekonomi

Under våren 2015 arbetade Region Värmland fram en regional forsknings- och innovationsstrategi för smart specialisering. Resultatet av analys- och prioriteringsarbetet blev fem områden för smart specialisering. Skogsbaserad bioekonomi är den specialisering som kom att bli högst rankad för Värmland.

**Regional Utveckling**  
Dag Hallén

**Datum**  
2019-09-11

**Vår beteckning**

RUN/190595

**Ert Datum**  
2019-06-03

**Er beteckning**  
12019/01357/E

Region Värmland har genom villkorsbeslutet för 2017 i egenskap av regionalt utvecklingsansvarig fått uppdraget att stärka klimat- och miljöperspektivet i det regionala tillväxtarbetet i Värmland 2017–2020. Strategiområdet bioekonomi, klimat och energi har huvudansvaret för detta uppdrag men samarbetar i processer med alla andra strategiområden. Detta gör vi till exempel genom att främja en framväxande bioekonomi, stimulera miljödrivna investeringar, samordna länets energi- och klimatrådgivare, ta initiativ till och stötta projekt inom koldioxidsnål ekonomi samt bedriva olika nätverk inom energieffektivisering. Avdelningen arbetar nära kluster, företag och näringslivsorganisationer.

Området bioekonomi omfattar alla produkter och tjänster som härstammar från biologiska råvaror. Sveriges bioekonomi har 2016 ett förädlingsvärde på över 260 miljarder kronor vilket motsvarar 6 procent av BNP. I Värmland är samma år bioekonomins andel av BRP 12,9 procent det vill säga drygt 12 miljarder kronor och har därmed den högsta andelen i landet. 50 procent av Värmlands bioekonomiomsättning består av trä, papper och massa, cirka 20 procent kommer från jordbruk och livsmedelsproduktion, 13 procent från skogsbruk och 6 procent från maskintillverkning för bioekonomin.

### **Historik med biojetflygsatsning på Karlstads flygplats**

Värmland var också tidigt ute med att samarbeta med aktörer inom flygbranschen för en satsning på flygbiobränsle. Sommaren 2014 gjordes den första flygningen i Sverige med biodrivmedel just från Karlstads flygplats. I samband med detta lades grunden för klimatkompenseringsfonden ”Fly Green Fond” för att gynna satsningar med produktion av mer biodrivmedel samt göra det möjligt för passagerare att stötta denna utveckling.

### **Förutsättningar för produktion i Värmland**

Region Värmland håller med om utredningens bedömning att reduktionsplikten främjar den svenska omställningen till en cirkulär och biobaserad ekonomi samt främjar en långsiktig och storskalig produktion av biojetbränsle i Sverige. Värmland har goda förutsättningar med både stora skogstillgångar och en mycket stark skogsindustri som har en grundläggande infrastruktur för att tillverka många produkter med råvaror av skogligt ursprung. För närvarande pågår ett intensivt utvecklingsarbete för att hitta nya produkter och nya marknader. Det som i stort avgör vad de industriella aktörerna inriktar sig på att producera är priset på råvara, priset

**Regional Utveckling**  
Dag Hallén

**Datum**  
2019-09-11

**Vår beteckning**

RUN/190595

**Ert Datum**  
2019-06-03

**Er beteckning**

12019/01357/E

till kund samt vilka förädlingskostnader som uppstår där emellan. Framförallt är man intresserad av att använda biprodukter som idag har mindre värde och som tillåter att förädlas till högre värden. Biodrivmedel kan bli en sådan produkt, dock inte den allra mest värdefulla vilket medför att denna produktion är starkt avhängigt av ett högt pris till att börja med. Det finns också fortsatt ett intresse från industrin att hålla råvarupriserna på en låg nivå för att behålla lönsamheten i kärnverksamheten. Ett intresse som till viss del är motstridigt mot skogsägarnas intressen vilka naturligt nog är att få så bra betalt som möjligt för sin levererade råvara.

Region Värmland stödjer detta utvecklingsarbete på bred front och har avsatt medel för att gynna följdinvesteringar av de stora satsningar som görs inom bioekonomin för närvarande. Projektet Business Värmland arbetar med att underlätta för nya investeringar och har långt gående samtal med investerare inom bioekonomi.

Vid regional dialog med investerare inom biodrivmedelsområdet framkommer att det är svårt att finna lokalt riskkapital. Man menar också att kraven som ställs på utländska företag från svenska myndigheter är hårda och bör liberaliseras för att främja igångsättning av nya projekt. Offentliga investeringsaktörer bör kunna ta en mer aktiv roll i tidiga faser med framtida avkastningskrav som villkor. Det finns enligt dessa investerare bra teknik internationellt som kan passa bra för produktion med svenska förhållanden. Det viktigaste steget är att ta sig över den s.k. ”dödens dal” det vill säga att våga investera i en omogen marknad och hålla ut till dess att lönsamhet uppstår.

Marknaden måste skapas politiskt och det förslag som utredningen lägger fram om reduktionsplikt anses lägga en bra grund för att incitament för investeringar ska uppstå. Med ett pris på fossilt bränsle i nivån 6 kronor/liter måste den så kallade straffavgiften för att inte blanda in biobränsle vara större än mellanskillnaden mellan fossilbränsle och biobränslepriset för att incitamentet ska vara tillräckligt. Region Värmland menar att utredningens förslag underbygger ett sådant resonemang och ett väl sammanhållet och långsiktigt tydligt införande av reduktionsplikt för flygbiobränsle kan absolut ha en positiv inverkan på dessa investeringsbeslut.

### **Avgränsningar och målsättningar**

Utredningens uppdrag har varit att komma med förslag på förändringar både på kort och lång sikt. Det nämns inledningsvis att enligt färdplan för ett

**Regional Utveckling**  
Dag Hallén

**Datum**  
2019-09-11

**Vår beteckning**

RUN/190595

**Ert Datum**  
2019-06-03

**Er beteckning**

12019/01357/E

fossilfritt Sverige ska målsättningen vara att nå ett klimatneutralt inrikesflyg 2030. Utredningen föreslår inga specifika reduktionsnivåer för åren efter 2030, men anser att målet ska vara 100 procent förnybara drivmedel med låga livscykelutsläpp till 2045. Man pekar på att ett tydligt mål till 2045 bör sättas upp för att driva både politiken och näringslivet i den riktningen. Reduktionsplikten stäcker sig till 2030 och ska då ha nått 30 procent. Detta betyder att det återstår minst 70 procent att reducera mellan år 2030 till 2045 vilket innebär att det måste ske med snabbare takt under denna period. Det är förståeligt att utredningen av olika skäl väljer att konkretisera den första 10-årsperioden som en start på ett omfattande förändringsarbete, men det saknas en djupare långsiktig analys av hur vi ska kunna nå målen på längre sikt. Frågor som behöver analyseras mer är till exempel vilket biljettpris som man kan förvänta sig vid en högre inblandning än 30 procent. Är det rimligt att anta att priset på biojetbränsle sjunker i samma takt som en ökad inblandning ska ske? Om inte vilka konsekvenser kan detta få för biljettpriset när kravet är inblandning uppemot 100 procent?

Utredningen förlitar sig till att det fattas nya, mer omfattande och styrande politiska beslut som i sin tur leder till att marknader skapas för nya tekniska lösningar, såsom elflyg för kortare sträckor eller elektrobränslen. Hur snabbt utvecklingen av dessa kommer att gå är i dag osäkert och inga större effekter förväntas före 2030. Region Värmland anser därför att utredningen behöver kompletteras med en mer djupgående analys om anledningen till denna avgränsning och hur man ser på de efterföljande åren 2030–2045.

Eftersom reduktionsplikten drabbar inrikesflyget fullt ut finns det en risk att efterfrågan på dessa resor minskar och därmed kan det betyda att de regionala flygplatserna får än svårare att finansiera sin verksamhet. Detta vore olyckligt. De regionala flygplatserna har stor betydelse för den regionala konkurrenskraften och våra värmländska flyglinjer till Arlanda så väl som till andra europeiska flygplatser betyder mycket för det exportberoende värmländska näringslivet. I Värmland utgörs till exempel en tredjedel av BRP av utrikeshandel och cirka 20 procent av alla jobb finns i utlandsägda bolag som är direkt beroende av utrikeshandel. Utredningen pekar också på att just tillgång till väl utbyggda och välfungerande flygförbindelser i flera fall är viktiga för den grundläggande tillgängligheten i glesbygd. Vi delar den åsikten.

Regional Utveckling  
Dag Hallén

Datum  
2019-09-11

Vår beteckning

RUN/190595

Ert Datum  
2019-06-03

Er beteckning

12019/01357/E

### **Konkurrenssituationen med vägtrafikbränsle**

Utredningens förslag bygger på att jämställa flygbiobränslets marknadsförutsättningar med vägtrafikens som redan idag har reduktionsplikt införd. Det är dock stor skillnad på konkurrenskraften för biodrivmedel för vägtrafikfordon eftersom de fossila bränslena för detta ändamål är betydligt mer beskattade. Det uppstår frågetecken kring hur denna konkurrenskraft kan komma att försvåra för bioflygbränslena att faktiskt nå marknaden. Om man ser det ur producenternas perspektiv kan man fråga sig varför man ska producera ett bränsle till ett lägre pris när det finns köpare för vägtransporter som betalar väsentligen bättre? Så länge en underskottssituation gäller är det därför priset som vägtransporterna kan betala som kommer att vara vägledande plus eventuella merkostnader för att ta fram ett certifierat biojetbränsle. Utredningen antar att efterfrågan från vägtrafik förväntas sjunka efter 2030 men att det också kan uppstå en ny efterfrågan från sjöfarten. Sammantaget gör detta att marknadssituationen ser förhållandevis god ut för producenterna men kräver en hög prisnivå. Frågan Region Värmland ställer är om utredningen tagit höjd för detta i sin bedömning av kostnadsökningar för flyget?

### **Hur kan utredningens förslag gynna fullskaleinvesteringar?**

Som utredningen konstaterar kan det ta tid (upp till 10 år) innan fullskalesatsningar med ny teknik kan göras med tillfredsställande marknadstrygghet och lönsamhet. Man föreslår därför att Energimyndigheten ges i uppdrag att analysera frågan om ett investerings- eller driftsstöd ska utvecklas för produktionsanläggningar med ny teknik som initialt är för kostsam för att kunna konkurrera i reduktionsplikten. Den utredning om drift- och investeringsstöd som föreslås i avsnitt 10.2 förväntas också gynna biodrivmedelsindustrin. Region Värmland ser positivt på att denna utredning verkställs så fort som möjligt och att resultatet kan kommuniceras med våra investerare i Värmland. En tydlig satsning på investeringsstöd i tidiga faser kan komma att påskynda investeringsbeslut.

Regionala utvecklingsnämnden

**Regional Utveckling**  
Dag Hallén

**Datum**  
2019-09-11

**Vår beteckning**

RUN/190595

**Ert Datum**  
2019-06-03

**Er beteckning**  
12019/01357/E

Stina Höök  
Ordförande

Lars Christensen  
Regional utvecklingsdirektör

