

Avsändarens tjänsteställe/handläggare

Regional utveckling/Nina Loberg

Socialdepartementet

103 33 Stockholm

u.remissvar@regeringskansliet.se

andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Handläggare/er beteckning

I2019/01357/E

Datum

2019-09-10

Dnr

19RS6823

Sida

1(3)

Yttrande över remiss, Biojet för flyget (SOU 2019:11)

Region Västernorrland stödjer utredningens förslag om reduktionsplikt och reduktionsnivåer för biojet för flyget. Vi delar uppfattningen om att det finns ett behov av styrmedel för ökad användning av hållbara biodrivmedel i syfte att minska flygets klimatpåverkan. Vi anser att processen med att utforma och anta ett drift- eller investeringsstöd för de första fullskaliga inhemska produktionsanläggningarna bör påskyndas. Västernorrland har god industriell och teknisk förmåga att vara ledande i övergången från fossila bränslen till biobränslen och i arbetet med omställning till ett hållbart samhälle. Exempelvis kan nämnas att inom skogsindustrin och fjärrvärmeverk har utsläppen av växthusgaser i länet minskat med 44 % åren 1990–2014, vilket kan jämföras med snittet för landet på 25 %. Med tre¹ regionala flygplatser finns i Västernorrland möjligheter till ytterligare sänkning av utsläppen om utredningens förslag om reduktionsplikt antas.

Utifrån Agenda 2030 främjar en omställning från fossila bränslen till biobränslen, flera av de globala målen, bland annat gällande hållbar energi åt alla, hållbar industri, innovationer och infrastruktur, med flera. Gällande miljölagstiftning och regelverk ska säkerställa att den miljöpåverkan som själva produktionen innebär inte går ut över eller motverkar Agendans mål om hållbara ekosystem och biologisk mångfald.

Sveriges näringspolitiska mål är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb. Målet för den regionala tillväxtpolitiken är utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft. För Västernorrland handlar det om att skapa förutsättningar som bygger på regionala styrkeområden, för en smart industri och en ökad besöksnäring. Sveriges transportpolitiska mål om en samhälls-ekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet, bygger på tillgänglighet och geografisk närhet. Närings-, regional tillväxt-, och transportpolitiken ska även bidra till att nå flertalet av de nationella miljömålen och de globala målen för hållbar utveckling. Sammantaget innebär det att hela Sverige ska kunna stärka sin lokala och regionala konkurrenskraft, ha en grundläggande tillgänglighet och

¹ Höga Kusten Airport, Örnsköldsvik Airport, Sundsvall Timrå Airport

transportförsörjning och samtidigt nå målen om nettoutsläpp av växthusgaser senast 2045. Det är rimligt att även flyget, som i dagsläget endast i begränsad utsträckning omfattas av svenska klimatpolitiska mål, omfattas av politiska mål. Dessa mål bör, precis som utredningen föreslår, knyta an till flygbranschens egna klimatåtagande som formulerats i ”Färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Flygbranschen”.

Västernorrland näringsliv domineras av basnäringar inom skog och vattenkraft, samt industri inom verkstad, metall och kemi. Inom den kapitalintensiva basindustrin arbetar mer än var tredje industrisysselsatt i länet vilket är tre gånger fler än för riket i genomsnitt. Skogen har en stor betydelse för länets utveckling och innebär att Västernorrland är en av världens ledande regioner vad gäller trä- och massaproduktion. Den exportinriktade industrin i länet genererar stora ekonomiska värden och exportinkomster för landet. Flera av företagen har utländska ägare och flera ingår i stora multinationella koncerner. Länets exportintensiva industri verkar på en global marknad, vilket innebär stort utrikesresande och krav på frekventa och snabba anslutningar till framförallt Arlanda, men även Bromma, för vidare resor ut i världen. Flyget och de regionala flygplatserna utgör även en betydande samhällsnytta vid behov av ambulansflyg och organtransporter, vid större samhällskriser och andra särskilda händelser, samt för Försvarsmaktens behov av exempelvis tankning och övning. Flyget är med andra ord viktigt för regionen och avgörande för att bibehålla långväga tillgänglighet till rimlig restid. Det är därför viktigt att fokus inte enbart ligger på att begränsa flygresandet, utan också på arbetet med omställningen till ett fossilfritt flyg. Detta är en stor utmaning, men det är också en stor utvecklingspotential för ett konkurrenskraftigt näringsliv.

Region Västernorrland anser att införandet av en reduktionsplikt för flygfotogen är ett viktigt steg mot övergången till ett fossilfritt flyg. Förslagets utformning med en relativt låg reduktionsnivå de första åren är rimligt utifrån befintliga förutsättningar med en marknad som inte fungerar och mycket litet utbud och efterfrågan av fossilfria flygbränslen. Det behövs viss tid för anpassningar, exempelvis av logistikkedjor och annat.

Det är kostnadskrävande med en första produktionsanläggning och ny teknik. Utredningen presenterar inget konkret förslag för hur en inhemsk produktion av biobränsle för flyget ska stärkas, utan stannar vid förslaget att Energimyndigheten bör ges i uppdrag att utreda frågan om ett drifts- eller investeringsstöd. Här kan man fråga sig om ambitionsnivån är tillräckligt hög. Även om en inhemsk produktion av biobränsle för flyg inte säkerställer att just det bränslet skulle användas i tankning på svenska flygplatser, så är utvecklingen av produktionsanläggningar för biobränsle för flyg mycket angeläget. Med tanke på den tid det tar att gå från pilot- och demonstrationsanläggning till fullskalig produktion, borde ett upplägg för ett drift- eller investeringsstöd snabbt tas fram för att påskynda processerna. Inte minst för att tidplanen för en inhemsk produktion bättre ska kunna synkas med tidplanen för reduktionsplikten och dess successiva uppväxling av reduktionsnivåer.

Det är oroväckande med utredningens resonemang om att produktion och utbyggd infrastruktur ger förutsättningar till redan etablerade oljeraffinaderier att utveckla biojetbränsleproduktion. Om man ser att skogsråvaran är avgörande för biobränsleproduktion bör fullskaliga produktionsanläggningar finnas där skogsindustrierna finns, inte minst för cirkulär ekonomi där högre grad av restmaterial kan användas och för att minska utsläppen från transportindustrin, då järnvägsnätet inte har kapacitet att transportera större mängder från skogslänen till exempelvis Västra Götaland. Ökade satsningar för utbyggnad av järnvägsnätet måste därför initieras parallellt med att införa ökade krav på biojetbränsle.

I Västernorrland finns förmåga och kunnande att driva på en omställning från fossila bränslen till biobränslen. SCA som är en av Europas största producenter av skogsbaserad bioenergi, planerar tillsammans med Energiföretaget St1 för en fullskalig produktionsanläggning för förnybara drivmedel baserade på restprodukten tallolja från fabriken Östrand i Timrå kommun. Kemi- och etanolföretaget Sekab utvecklar teknik och bedriver forskning för att framställa kommersiella etanolprodukter av cellulosa. Företaget Processum AB initierar forskning och industrinära bioraffinaderiutveckling från laboratorie- till demonstrationsskala. I regionen Västernorrland finns ambitioner att vara i framkant i arbetet till ett klimatneutralt flyg.

De förslag som riktas till Energimyndigheten bör kompletteras med krav på samråd med regionalt utvecklingsansvariga aktörer inte minst för att synliggöra kravet på regionerna att arbeta med smart specialisering.

Vi vill slutligen även betona att forskningen behöver knytas ännu närmare företagen och marknadsaktörerna – då kan de omfattande kostnader som beskrivs i utredningen om pilot- och demonstrationsanläggningar bäras av forsknings- och innovationsmedel och kanske också möjliggöra en snabbare och mer omfattande överföring av resultat till de marknadsaktörer/företag som har kraft att göra investeringar i fullskaleproduktion.

REGION VÄSTERNORRLAND

Glenn Nordlund
Regionstyrelsens ordförande

Hans Wiklund
Regiondirektör