

## Sekabs synpunkter på SOU 2019:11 Biojet för flyget

Sekab vill, som ett av de företag som verkat längst inom biodrivmedelssektorn i Sverige, yttra sig angående SOU 2019:11 Biojet för flyget. Sekab är teknikleverantör för omvandling av lignocellulosa till drivmedel.

### Sammanfattning

- Sekab anser att det är bra med den långsiktighet och tydlighet som reduktionsnivåer för 2021–2030 ger samt att den föreslagna nivån på reduktionspliktsavgiften är rimlig.
- Sekab anser att utredningen inte uppfyllt direktivets inriktning att de styrmedel som föreslås "bör främja den svenska omställningen till en cirkulär och biobaserad ekonomi och att utredaren ska belysa vilka styrmedel som bäst kan främja en långsiktig och storskalig produktion av biodrivmedel för flyg i Sverige."
- Sekab menar att den föreslagna reduktionsplikten kan bidra till att öka användningen av biojetbränsle, men den kommer inte att leda till produktion i Sverige, eller till ökad användning av svenska råvaror i drivmedelsproduktionen.
- Sekab anser att det, i likhet med i Norge, bör slås fast att en viss andel av kvoten (eller hela kvoten) ska uppfyllas av avancerade drivmedel. I kombination med långsiktigheten till 2030 i det föreslagna styrmedlet skulle det gynna investeringar av svensk produktion av biojet.
- Sekab anser att det borde ha legat inom ramen för biojetutredningens arbete att analysera frågan om ett investerings- eller driftsstöd. Sekabs uppfattning är att Energimyndigheten nu skyndsamt och utan ytterligare fördröjning måste genomföra den föreslagna analysen. Där måste tydliga riktlinjer för investerings- eller driftsstöd förenliga med EU:s statsstödsregler presenteras.
- Sekab anser att statlig upphandling av biojetbränsle från nya tekniker skulle vara det mest effektiva sättet att få igång svensk drivmedelsproduktion baserat på svenska råvaror.

### Sekabs synpunkter

#### Reduktionsplikten ger ingen produktion i Sverige

Biojetutredningen lämnar totalt åtta förslag, där huvudförslaget är en reduktionsplikt för flygfotogen. Det finns flera bra delar i förslaget, inte minst den långsiktighet och tydlighet som reduktionsnivåer för hela perioden 2021–2030 ger. Vi anser också att den föreslagna nivån på reduktionspliktsavgiften på 6 kronor per kg koldioxidekvivalenter är rimlig.

Av regeringens direktiv till utredningen framgår dock att de styrmedel som utredningen föreslår "bör främja den svenska omställningen till en cirkulär och biobaserad ekonomi och att utredaren ska belysa vilka styrmedel som bäst kan främja en långsiktig och storskalig produktion av biodrivmedel för flyg i Sverige."

### **Påskynda Energimyndighetens utredning**

Utredningen menar att "Om det främsta politiska målet var att skapa produktion av biodrivmedel i Sverige vore det sannolikt bättre att införa investerings- eller driftsstöd till anläggningar än att t.ex. kräva inblandning av biodrivmedel genom en reduktionsplikt." Utredningen föreslår att Energimyndigheten ska 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.

Sekab anser att det borde ha legat inom ramen för biojetutredningens arbete att ha utfört denna analys, för att direkt kunna lämna skarpa förslag. Nu måste Energimyndigheten skyndsamt, och utan ytterligare fördröjning, genomföra analysen och lägga fram tydliga förslag som är förenliga med EU:s statsstödsregler.

### **Statlig upphandling kan påskynda svensk produktion**

Utredningen föreslår att möjligheten att upphandla biojetbränsle bör införas i de statliga ramavtalen, men vill i dagsläget inte införa ett sådant krav. Sekab är principiellt positiva till offentlig upphandling av biojetbränsle, men enbart en sådan möjlighet kommer inte att bidra till investeringar i nya produktionsanläggningar. Eventuell upphandling bör dessutom styra mot användning av avancerade drivmedel.

Sekab och andra branschaktörer har tidigare lagt fram förslag om ett upphandlingsförfarande som snabbt skulle kunna öka den inhemska produktionen. I ett sådant förfarande skulle staten handla upp en viss volym avancerade drivmedel, där aktörerna i konkurrens lämnar offert på pris och tidplan för sådan leverans. Detta skulle omedelbart kunna leda till investeringar i ny produktionskapacitet baserad på svenska råvaror.

Sekab har sedan flera år arbetat aktivt och framgångsrikt med att utveckla teknik som kan bidra till att producera biojet baserad på rester från den svenska skogsindustrin. Som förslagen i utredningen är utformade är det dock tveksamt om det är kommersiellt meningsfullt att gå vidare med utvecklingen.

Sverige har höga klimatambitioner och har kommit långt när det gäller användning av biodrivmedel i vägtrafiken. Det är mycket positivt att Sverige också vill ligga i framkant när det gäller biojetbränsle. Men vi måste kunna producera motsvarande mängd själva som vi nyttjar. Handel i sig är positivt men Sverige kan inte bygga vår omställning på bara importerade bränslen och råvaror som ibland har tveksam klimatnytta. Utredningens förslag måste därmed kompletteras med åtgärder som ger tydliga incitament för svensk produktion av biojetbränsle baserade på hållbara svenska råvaror och produktionsprocesser.

Örnsköldsvik 2019-09-18



Tomas Nilsson  
yd

Sekab  
Box 286  
891 26 ÖRNSKÖLD SVIK