

SVEBIO  
Svenska Bioenergiföreningen  
/Kjell Andersson

2019-09-18

REMISSYTTRANDE

I2019/01357/E

Till  
Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

### **Remissyttrande över SOU 2019:11 Biojet för flyget**

Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, har beretts möjlighet att avge yttrande över rubricerade utredning.

Svebio arbetar för att öka användningen av bioenergi på ett ekonomiskt och miljömässigt optimalt sätt. Svebio har ett nätverk, BioDriv, för ett 60-tal företag verksamma inom försörjningskedjan för biodrivmedel. Här finns företag som arbetar med råvaror, produktion, teknikutveckling, marknad och slutanvändning av biodrivmedel. Bland företagen finns många aktörer som idag ser på möjligheterna inom bioflygbränsle.

#### *Svebios synpunkter i sammanfattning*

*Svebio stödjer förslagen om att fastställa mål för minskad klimatpåverkan från flyget och införandet av en reduktionskvot för flygbränsle som tankas i Sverige.*

*Svebio anser att kvotkurvan bör vara linjär från 2021 till 2030, dvs öka snabbare under åren 2021 – 2025 än utredningen föreslår. Inom ramen för reduktionskvoten bör en viss andel reserveras för biobränsle från ligno-cellulosa.*

*Svebio stödjer förslaget om en reduktionspliktsavgift på 6 kronor per kg CO<sub>2</sub>.*

*För att stimulera svensk produktion av biojetbränsle kan man redan idag avdela medel från Klimatklivet och Industriklivet, särskilt för medelstora utvecklings- och demonstrationsprojekt. För mycket stora produktionsanläggningar kan ytterligare stöd vara behövligt.*

#### **Målet att göra flyget fossilfritt**

Vi stödjer utredningens förslag om mål till 2030 och det långsiktiga målet att helt avveckla användningen av fossilt flygbränsle 2045. Det finns enligt Svebios uppfattning inget hinder för att helt ersätta fossila flygbränslen med förnybart bioflygbränsle. Man kommer att kunna tillverka flygbränsle uteslutande från biogena råvaror som klarar de specifikationer och krav som ställs på flygbränsle. Det finns ingen begränsning när det gäller tillgång på biomassa för denna bränsleproduktion.

Flera ledande drivmedelsproducenter, som Neste, Preem och St1, har meddelat att man avser att tillverka biojetbränsle när det finns en efterfrågan. Det finns också ett stort antal andra aktörer som nu ligger i startgroparna för att tillverka biojetbränsle från skogsråvara. Produktionen kommer att kunna ske till kostnader som ligger nära kostnaden för produktionen av biodiesel, som idag är en etablerad produkt på bränslemarknaden.

### ***Norden går före***

Norge har redan fattat beslut om en kvot för bioflygbränsle. Kvoten införs 2020 med 0,5 procent av all tankning på norska flygplatser, både för inrikes och utrikes flyg. Stortinget har också uttalat sig för att kvoten ska höjas till 30 procent 2030, men det finns ingen kvotkurva fastställd för perioden efter 2020. Den norska kvoten ska fyllas med bränslen från råvaror listade i Förnybartdirektivet Annex IX. Den nytillträdde finska regeringen har uttalat sig för en 30-procentig kvot för bioflygbränsle 2030. Den nya danska regeringen har gjort ett allmänt uttalande om att utveckla ett hållbart flyg. Sammantaget ger de nordiska ländernas ställningstaganden underlag för en växande marknad för bioflygbränsle i Norden, med start 2020. Den svenska regeringen bör verka för att även Danmark fastställer en kvot för 2030. Den svenska regeringen bör också genom samverkan med Danmark och Norge genom ägardirektiv se till att SAS går i täten för fossilfritt flyg.

### ***Målet och målkurvan***

Svebio stödjer förslaget om ett 30-procentigt reduktionsmål för 2030. Vi stödjer också förslaget om att genomföra kontrollstationer under perioden 2020 – 2030. Om det då visar sig att produktionskapacitet och marknadsutveckling gör det möjligt att öka inblandningen av biojetbränsle snabbare bör man ha beredskap att höja målet 2030.

När det gäller målkurvans utseende anser vi att den bör vara linjär från 2021 till 2030. Vi är övertygade att det kommer att finnas tillräckliga volymer för att fylla dessa kvotnivåer. Företag som idag enbart producerar batcher av bränsle kommer då att kunna starta kontinuerlig produktion. Andra producenter av drivmedel kan ställa om sin produktion, och en snabbt växande marknad skapar tilltro bland investerare i ny teknik från nya råvaror.

### ***Delkvot för ligno-cellulosa***

Norge har bestämt att bioflygbränsle inom kvoten ska vara så kallade "avancerade biodrivmedel", med vilka avses drivmedel från råvaror upptagna i EU:s Förnybartdirektivs Annex IX. I Norge har man också ett tilläggsdirektiv att de ska ha låg så kallad ILUC-faktor och inte orsakar negativa markeffekter. Regeln avser att utesluta palmolja-produkter. Däremot innebär inte den norska regleringen nödvändigtvis att inhemska råvaror, exempelvis från norsk skog, gynnas, eftersom det på kort sikt finns gott om annan råvara, som olika typer av avfallsoljor och fetter.

I det nyantagna Förnybartdirektivet finns i artikel 25 ett mål om att en viss andel av energianvändningen i transportsektorn ska komma från "avancerade biodrivmedel" som i denna artikel definieras som tillverkade av råvaror från del A i Annex IX. Detta utesluter återvunna oljor och fetter, som förtecknas i del B av Annex IX. Kvoten ska vara minst 0,2 procent 2022, minst 1 procent 2025 och minst 3,5 procent 2030. Det här är en obligatorisk

kvot för alla EU:s medlemsländer. Eftersom dubbelräkning är tillåten för dessa råvaror innebär kvoten i praktiken 0,1, 0,5 respektive 1,75 procent.

Med direktivet som utgångspunkt borde det vara möjligt att stimulera produktion av råvaror från Annex IX, men göra en ytterligare avgränsning. Vårt förslag är att man i Sverige bör införa en delkvot inom ramen för reduktionskvoten som omfattar punkterna (o) – (q) i del A av Annex IX. Punkterna listar råvaror från skogsbruk och skogsindustri och andra material med ligno-cellulosa. Eventuellt skulle man kunna lägga till punkt (e), halm.

Syftet med en sådan delkvot skulle vara att reservera en del av marknaden för flygbränsle för bioflygbränslen från restprodukter från skogsbruk och skogsindustri. Det skulle ge en extra stimulans för investeringar i sådan produktion, som i huvudsak skulle bli svensk eller nordisk. Med tanke på att det kommer att ta några år att få fram produktionsanläggningar bör denna kvot börja gälla först från 2023 och omfatta en tredjedel av den totala kvoten.

### ***Kvotpliktsavgiften mm***

Svebio stödjer förslaget om en kvotpliktsavgift på 6 kr/kg CO<sub>2</sub>. Man bör också nu ta lärdom av sådant som behöver rättas till i det befintliga kvotsystemet för vägtrafikbränslen. Ett exempel är möjligheten till "banking", och spara överskott till kommande år. Det skulle ge bättre förutsättningar för ett rationellt utnyttjande av produktionskapaciteten över tid. Precis som när det gäller högblandade biodrivmedel för vägtransporter kan det behövas ett kompletterande styrmedel som gynnar helt fossilfria lösningar, som flyg med rent eller högbländat biojetbränsle eller elflyg. Ett sådant styrmedel kan vara låga start- och landningsavgifter, alternativt befrielse från sådana avgifter under en period.

### ***Produktion av bioflygbränsle i Sverige***

Det är angeläget att få till stånd inhemsk produktion av bioflygbränsle och utnyttja svensk råvara. Införandet av en reduktionskvot innebär en stimulans för de mest klimatsmarta typerna av biojetbränsle, och genom att fastställa en kvotkurva ända fram till 2030 skapas en ökad säkerhet för investerare. Men detta är inte tillräckligt för att garantera svensk produktion.

Svebios förslag om en delkvot för bioflygbränsle från ligno-cellulosa innebär en ytterligare stimulans för inhemsk produktion. Därutöver kan det behövas direkta stöd till angelägna utvecklings- och demonstrationsprojekt.

Utredningen föreslår att Energimyndigheten ska utreda hur ett sådant stöd kan utformas. Vi motsätter oss inte att frågan utreds vidare, men tycker att det är angeläget att inte förlora tid. Redan idag finns stöd som kan utnyttjas bättre:

. Klimatklivet har redan använts för att stödja vissa halvstora projekt för produktion av biodrivmedel och biobränslen från biprodukter och avfall i skogsindustrin. Pengar från Klimatklivet kan också i fortsättningen användas på detta sätt. Fördelen är att stödet ges med relativt hög andel av investeringen och att beslutsprocessen är snabb och obyråkratisk. Risken är att granskningen av projekten kan vara alltför översiktlig. Det finns därmed en risk att inte alla projekt blir framgångsrika.

. Industriklivet, som nu fått fördubblad anslagsnivå, borde kunna utnyttjas också för stora biodrivmedelsprojekt. Dessa är minst lika angelägna som exempelvis hybrid-projektet för fossilfri stålproduktion.

. Energimyndigheten har dessutom medel för forskning och utveckling som stimulerar utvecklingen av svensk produktion.

Ur klimatsynpunkt är det oväsentligt om drivmedlen har producerats i Sverige eller i annat land, men det är angeläget att vi kan ta vara på de bioenergiressurser som idag inte utnyttjas, och att utveckla svenska företag och svensk sysselsättning inom denna sektor. Den globala efterfrågan på hållbart flygbränsle kommer att öka mycket snabbt under kommande år, vilket ger stora möjligheter för svensk produktion.

### ***Övriga frågor***

Vi ser gärna att man redan nu gör en indikativ kvotkurva också för perioden efter 2030. Svebio stödjer också förslagen om att försvarsmakten ges uppdrag att upphandla biojetbränsle för statsflyget. Men uppdraget bör vara vidare än så, och gälla möjligheterna att undersöka möjligheterna att försörja flygvapnet med biobränsle.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin  
VD

Kjell Andersson  
Näringspolitisk chef