

REMISSYTTRANDE

Fi2016/04305/S2

Till
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Remissyttrande över betänkandet En svensk Flygskatt (SOU 2016:83)

Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, har inte fått betänkandet på remiss, men önskar lämna synpunkter. Svebio arbetar för att främja ökad användning av bioenergi på ett ekonomiskt och miljömässigt optimalt sätt. Våra medlemmar är företag engagerade i hela försörjningskedjan för bioenergi. I vårt nätverk BioDriv finns cirka 130 personer och ett 50-tal företag verksamma med biodrivmedel, både råvaruproducenter, bränsleleverantörer och slutanvändare.

Svebios synpunkter i sammanfattning

- *En flygskatt är sannolikt inte det bästa medlet att reducera utsläppen från flyget.*
- *Svebio föreslår istället att regeringen låter utreda ett kvotsystem för biodrivmedel för flyget, i första hand för svenskt inrikesflyg, men gärna ett kvotsystem i samverkan med de övriga nordiska länderna.*
- *Genom att steg för steg bygga upp en regional marknad för bioflygbränsle kan man dels stimulera produktion av bioflygbränsle i de nordiska länderna, dels bli en förebild för en global övergång till förnybara flygbränslen. Priset på bioflygbränsle reduceras genom volymtillväxt.*
- *Det finns tillräcklig potential för att producera bioflygbränsle för den inhemska svenska och för den regionala nordiska flygmarknaden, både för en introduktion på kort sikt och för en mer omfattande konvertering på medellång sikt.*

Allmänna synpunkter

Utgångspunkten för en debatt om flygets klimatpåverkan måste vara att flyget har en viktig roll i det moderna och globaliserade samhället. Även om insatser görs för att flytta över trafik till andra trafikslag, vilket är möjligt på korta och medellånga distanser, kommer vi att ha en växande volym flyg.

Den del av flygets klimatpåverkan som lättast kan åtgärdas är utsläppen av koldioxid från förbränning av flygbränsle. För flyget finns inget realistiskt energialternativ till flygbränsle. Den enda tekniskt och ekonomiskt möjliga åtgärden är därför att byta bränsle från fossilt flygbränsle till biobränsle.

Ett byta av bränsle ger en direkt reduktion av utsläppet av fossil koldioxid. Det krävs inga tekniska anpassningar av flygplanen, eftersom bioflygbränsle kan framställas för att uppfylla gällande bränslespecifikationer.

Ekonomi och produktionspotential

Två aspekter brukar lyftas fram i debatten om bränslebyte: ekonomin och potentialen för bränsleproduktion.

. När det gäller kostnaden för bioflygbränsle är denna i dagsläget avsevärt högre än kostnaden för fossilt bränsle. Det beror på att bioflygbränslet fortfarande produceras i mycket små volymer, ofta batch för batch, eftersom efterfrågan är låg. När produktionen kommer igång i större volymer kommer kostnaden att reduceras och på sikt kommer priset på biojetbränsle att närma sig priset på andra biodrivmedel.

Priset kommer då fortfarande att ligga över det nu rådande världsmarknadspriset på fossilt flygbränsle, som idag inte belastas med sin klimatkostnad. Att europeiskt flyg är inkluderat i EU-ETS har än så länge gett liten påverkan på priset.

. När det gäller råvarupotential för bioflygbränsle är vår bedömning att det finns tillräcklig potential för att ersätta allt flygbränsle i Sverige och i Norden. Förbrukningen av flygbränsle för inrikestrafiken i Sverige ligger kring 2 TWh, vilket kan jämföras med att förbrukningen av biodrivmedel för fordonstrafik 2016 var 17,2 TWh. Tillgången på råvara är god under överskådlig tid, både från jordbrukssektorn och från skogssektorn.

Kvotering

Det enklaste sättet att öka användningen av bioflygbränsle är att införa ett kvotsystem som anger en viss obligatorisk inblandning i allt bränsle som tankas. Genom kvoteringen skapas en garanterad efterfrågan på bränsle, vilket ger incitament för investeringar i produktion. När produktionen kommer igång kommer kostnaden att pressas genom volymtillväxt, konkurrens och teknikutveckling.

Den närmare utformningen av ett kvotsystem bör utredas i särskild ordning, för att fastställa lämplig startnivå och ökningstakt. Svebios nätverk BioDriv medverkar gärna i en sådan utredning.

Vi ser gärna att man inleder ett samarbete med de nordiska grannländerna för att få en gemensam kvot både för tankning för inrikesflyg och flyg mellan länderna.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
VD

Kjell Andersson
Näringspolitisk chef