

Remiss Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Flyg

Biodrivmedel hänvisningar till styrmedel för luftfartens klimatomställning

I sista stycket i 7.2 problematiseras biodrivmedel men under punkt 7.3 står att *Vårt grundförslag är därför att det köps in biobränsle motsvarande hela bränsleåtgången för de statliga myndigheternas tjänsteresor.* Det framhålls även i 7.5 att *Ökad användning av biodrivmedel inom Försvarsmakten kan i förlängningen stimulera till ökad inhemsk produktion av biobränsle som kan öka vårt oberoende och tillgodose aspekter som försörjningssäkerhet, interoperabilitet och lagringsbeständighet.*

Det står däremot inget om att inhemsk produktion är beroende av en avancerad kvot. Under 1.3 står det däremot att *Produktion av hållbart flygbränsle visserligen är en viktig förutsättning för flygets klimatomställning, men styrmedel för att främja produktion av hållbart flygbränsle ingår inte i detta delprojekt.*

Det blir lite konstigt att inte påpeka vad som krävs för att få igång den inhemska produktionen!

Vad gäller reduktionsplikten och kvotplikter så verkar vedertagna sanningar vara att:

1. Den driver investeringar i inhemsk produktion av inhemska råvaror vilket inte är sant då fortfarande runt 90% importeras.
2. Att den leder till faktiska utsläppsminskningar vilket inte alls är säkert då det beror på vilka råvaror som används och vilka direkta och indirekta markeffekter som uppstår. Stora mängder HVO producerat av palmolja/PFAD har under lång tid importerats till Sverige för att Sverige ska uppnå sina nationella klimatmål.

Rent generellt för era förslag kring kvotplikter, reduktionsplikter, ökad användning, upphandling inom både flyg, sjöfart och vägtrafik så bör det därför alltid kompletteras med politiska styrmedel som beaktar totalaffären inte bara enskilda produkter och marknader.

Staten kan underlätta för en ökad inhemsk produktion av SAF och biodrivmedel (BD) på flera sätt;

- Tillgängliggöra industriella investeringsstöd för de första anläggningarna med oprövad teknik i stor skala. Investeringsstöden bör vara komplementära till befintliga stöd från EU till exempel Innovation fund och lån från EIB (Europeiska investeringsbanken).
- Införa en inhemsk avancerad kvot av SAF/BD.
- Skapa riktade offentliga upphandlingar med långsiktiga off-take avtal av SAF/BD baserade på skoglig biomassa.
- Driva på elektrifiering av vägtransportsektorn, vilket kommer att frigöra råvara för produktion av SAF/BD.
- Stimulera samarbeten över branschgränser genom riktade stöd till gränsöverskridande samarbeten.
- Beskriva det hållbara skogsbruket och användningen av skogligbiomassa och verka för ökad acceptans på EU-nivå.
- Verka för att uppnå stabilitet på hur skoglig biomassa får produceras samt användas.

Nedan kommer sidhänvisningarna från huvudrapporten.

Sid 81

Ställ krav på minskad klimatpåverkan vid upphandling av flygtrafik, mycket bra och detta måste vi kunna göra genom att ändra i v EU:s lufttrafikförordning.

En ändring av luftfartsförordningen skulle göra det möjligt att upphandla fossilfritt även vid upphandlingar i andra EU-länder och därmed bidra till att minska flygets klimatpåverkan utanför Sveriges gränser. Detta viktigt för att vi ska kunna upphandla gränsöverskridande linjer och det kan också göra att elflyget har en chans att slå sig in.

Sid 82

Förslag: En myndighet ges i uppdrag att utreda hur ett investeringsstöd till flygplatser bör utformas för att säkra tillgång till 1 MW för att flygplatserna ska bli redo att hantera "större" elflygplan (från 9 upp till 19 säten). Det handlar till exempel om att dra elkablar till rätt plats på flygplatserna, installera transformatorer, köpa in och installera energilagring som långsamladdas on-grid och kan användas för snabbbladdning off-grid. För själva laddinfrastrukturen, alltså anslutningen mellan luftfartyget och elkällan, pågår standardiseringsarbete.

Likt elektrifieringspiloterna så behövs detta styrmedel för att elflyget ska kunna etableras, de regionala flygplatserna har inte möjlighet att investera med egna medel. Denna kostnad kommer att vara betydligt lägre än för många andra områden som ska elektrifieras då antalet flygplatser är begränsat. Viktigt att styrmedlet har en längre löptid men att de kan börja planeringen nu. Minst 5 år, helst 10år och kännedom att de kommer så att beställningar kan göras redan nu till nätägaren.

Sid 83

Förslag: En myndighet ges i uppdrag att ta fram ett förslag för hur ett stöd till inköp eller möjlighet att hyra eller leasa fossilfria flygplanstyper kan utformas. På kort sikt handlar det om elflyg med batteridrift.

På längre sikt borde det även omfatta flygplan med bränslecell och eldrivlina.

Merkostnaden för elflyg eller annat flyg med eldrivlina jämfört med fossilplan kan vara ett sätt att beräkna stödet. Flyget ska ägas och utgå från Sverige men kan ha rutter till grannregioner i Finland, Norge, kan tänkas att det ska vara kopplade till upphandlade linjer och att de ska vara i trafik under en viss tid samt att stödet ska finnas att söka under en begränsad tid.

BioFuel Region
Arne Smedberg