

PM Rotel IX (Dnr KS 2019/912)

Biojet för flyget - Betänkande av Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget (SOU 2019:11)

Remiss från Infrastrukturdepartementet

Remisstid 16 oktober 2019

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen anses besvarad vad som sägs i promemorian
2. Paragrafen justeras omedelbart

Föredragande borgarrådet Katarina Luhr anför följande.

Ärendet

Huvudförslaget i remissen är att en långsiktig reduktionsplikt för flygfotogen införs. En reduktionsplikt innebär att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från flygfotogen genom att blanda in biodrivmedel. Reduktionsnivån föreslås öka från att motsvara ungefär 1 volymprocent 2021 till att motsvara ungefär 30 volymprocent 2030. Utredningen föreslår inga reduktionsnivåer för åren efter 2030, men anser att målet är 100 procent förnybara drivmedel med låga livscykelutsläpp till 2045. De reduktionsnivåer utredningen valt är satta utifrån uppskattad tillgång på biodrivmedel under perioden fram till 2030. Det är därmed inte kostnaden för inblandning som begränsar pliktnivåerna utan tillgången på biojetbränsle med hög klimatnytta.

Reduktionsplikten kommer innebära högre kostnader för drivmedelsleverantörerna eftersom biojetbränsle är dyrare än fossil flygfotogen. Över tid förväntas dock priset på biojetbränsle sjunka samt att klimatprestandan ökar.

De initialt ökade kostnaderna för biojetbränsle förväntas flyttas över i sin helhet till flygbolagen som i sin tur antas förflytta kostnadsökningen till biljettpriset i proportion med resans bränsleanvändning. Resenären möts alltså i detta fall av höjda biljettpriser och efterfrågan antas minska. De beräkningar utredningen utfört visar dock att den biljettprisökning som reduktionsplikten väntas medföra endast dämpar ökningstakten i flygresandet. Även om det finns viss osäkerhet om vilken effekt reduktionsplikten har på passagerarvolymen är klimatnyttan av avstådda flygresor oavsett betydligt mindre än effekten från bränslebytet.

För att biojetbränsle ska ges goda förutsättningar har utredningen fastslagit att det över tid krävs långsiktiga styrmedel. Förslaget på reduktionsplikt anses ge

långsiktiga villkor för drivmedelsleverantörer, flygbolag och producenter av biojetbränsle.

Utan en reduktionsplikt beräknas utsläppen från flyg tankat i Sverige öka med 6 procent till 2030 jämfört med 2017 års utsläppsnivå. Med en reduktionsplikt beräknas utsläppen i stället minska med 24 procent till 2030 jämfört med 2017 års utsläppsnivå. Utredningen redovisar även en beräkning av en tänkbar merkostnad per enkelresa från Sverige som ett resultat av inblandning av biojetbränsle vid reduktionsplikt.

Ökat biljettpris per enkelresa Reduktionsnivå	2021 (1 %)	2025 (5 %)	2030 (30 %)
Inrikes	3 kr	10 kr	41 kr
Utrikes Europa	6 kr	19 kr	78 kr
Interkontinental	19 kr	61 kr	250 kr

Utredningen föreslår utöver huvudförslaget om reduktionsplikt även att:

- Miljömålsberedningen ges i uppdrag att ta fram mål för minskade utsläpp i flyget.
- Möjligheten att upphandla biojetbränsle bör införas i de statliga ramavtalen.
- Försvarsmakten ges i uppdrag att upphandla biojetbränsle för den volym flygfotogen som statsflyget tankar i Sverige.
- Försvarsmakten och Försvarets materielverk ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för inhemsk produktion och användning av biojetbränsle för Försvarsmaktens ändamål.
- Energimyndigheten 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.
- Konsumentverket ges i uppdrag att ta fram ett förslag för redovisning av klimatpåverkan för långväga resor, en klimatdeklaration.
- En utredning tillsätts om utökad nattågstrafik som ett alternativ till flygresor.

Utredningen anger att utöver ovan förslag är det viktigt att Sverige fortsatt agerar globalt för styrmedel som begränsar flygets klimatpåverkan. Stockholms stad har fått remissen för yttrande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholm Stadshus AB har skickat ärendet vidare till Stockholm Business Region-

Stadsledningskontoret ser positivt på utredningens huvudförslag med långsiktig reduktionsplikt för flygfotogen och anser att det kan bidra till att minska klimatpåverkan framför allt från inrikesflyget i Sverige.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden lyfter som en konsekvens av reduktionsplikt för flygbränsle att stadens behov av att kompensera för utsläppen från de egna

flygresorna minskar motsvarande den minskade klimatbelastning som reduktionsplikten skulle medföra.

Stockholm Business Region ser att dialog, samverkan och kunskapsutbyte mellan flygnäringen, myndigheter, regioner, akademier och näringsliv är en förutsättning för ett fortsatt utvecklingsarbete och för att uppnå ett hållbart flygresande.

Mina synpunkter

Flygandet står för en märkbar del av stockholmarnas klimatutsläpp. Bara i Stockholms stad gör invånarna 2,3 miljoner flygresor tur- och retur, vilket ger utsläpp större än det från alla vägtransporter i staden. I Sverige som helhet står det internationella flygande för en klimatpåverkan nästan lika stor som alla personbilstransporter i landet. I Sverige har antalet utrikes flygresor per invånare mer än fördubblats sedan början av 90- talet och man räknar med att globala utsläpp från flyg kommer öka kraftigt fram till 2050 om inga åtgärder vidtas. Att begränsa flygets klimatpåverkan är därför av största vikt när det gäller att hålla oss inom Parisavtalets ramar. För att detta ska ske behövs både en övergång till förnybara bränslen för flyget men även att kraftigt minska den totala miljöpåverkan från flygandet vilket bland annat tydliggörs av utredningen som pekar ut utmaningarna med att få tillräcklig tillgång till förnybara bränslen för flyget.

Utredningen pekar också ut att det idag saknas starka styrmedel för att minska klimatutsläppen från flyg och att öka andelen biodrivmedel i flygbränslet samtidigt som det kan behövas investerings- eller driftstöd till produktionsanläggningar med ny teknik. Därför är det viktigt att Regeringen nu tar steg för att hitta ekonomiska modeller för att flyget ska bära sin egen miljö- och klimatpåverkan samtidigt som pengar kan lösas för att utveckla mer klimatsmart teknik för framtidens resande.

Precis som stadsledningskontoret gör jag bedömningen att förslaget om reduktionsplikt kan komma att öka stadens kostnader för flygresor, förutsatt att antalet resor ligger kvar på samma nivå framöver, då biljettpriserna förespås öka något som ett resultat av inblandningen av biojetbränsle. Stockholms stad kommer att arbeta med ökat fokus på klimatpåverkan från resor, bland annat i stadens egen rese- och mötespolicy som bland annat har fokus på mer hållbart resande vilket förhoppningsvis kommer styra mot både lägre utsläpp och mindre kostnad för stadens resor.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen anses besvarad vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 10 oktober 2019
KATARINA LUHR

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.
Remissammanställning

Ärendet

Huvudförslaget i remissen är att en långsiktig reduktionsplikt för flygfotogen införs. En reduktionsplikt innebär att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från flygfotogen genom att blanda in biodrivmedel. Reduktionsnivån föreslås öka från att motsvara ungefär 1 volymprocent 2021 till att motsvara ungefär 30 volymprocent 2030. Utredningen föreslår inga reduktionsnivåer för åren efter 2030, men anser att målet är 100 procent förnybara drivmedel med låga livscykelutsläpp till 2045. De reduktionsnivåer utredningen valt är satta utifrån uppskattad tillgång på biodrivmedel under perioden fram till 2030. Det är därmed inte kostnaden för inblandning som begränsar pliktnivåerna utan tillgången på biojetbränsle med hög klimatnytta.

Reduktionsplikten kommer innebära högre kostnader för drivmedelsleverantörerna eftersom biojetbränsle är dyrare än fossil flygfotogen. Över tid förväntas dock priset på biojetbränsle sjunka samt att klimatprestandan ökar.

De initialt ökade kostnaderna för biojetbränsle förväntas flyttas över i sin helhet till flygbolagen som i sin tur antas förflytta kostnadsökningen till biljettpriset i proportion med resans bränsleanvändning. Resenären möts alltså i detta fall av höjda biljettpriser och efterfrågan antas minska. De beräkningar utredningen utfört visar dock att den biljettprisökning som reduktionsplikten väntas medföra endast dämpar ökningstakten i flygresandet. Även om det finns viss osäkerhet om vilken effekt reduktionsplikten har på passagerarvolymen är klimatnyttan av avstådda flygresor oavsett betydligt mindre än effekten från bränslebytet.

För att biojetbränsle ska ges goda förutsättningar har utredningen fastslagit att det över tid krävs långsiktiga styrmedel. Förslaget på reduktionsplikt anses ge långsiktiga villkor för drivmedelsleverantörer, flygbolag och producenter av biojetbränsle.

Utan en reduktionsplikt beräknas utsläppen från flyg tankat i Sverige öka med 6 procent till 2030 jämfört med 2017 års utsläppsnivå. Med en reduktionsplikt beräknas utsläppen i stället minska med 24 procent till 2030 jämfört med 2017 års utsläppsnivå. Utredningen redovisar även en beräkning av en tänkbar merkostnad per enkelresa från Sverige som ett resultat av inblandning av biojetbränsle vid reduktionsplikt.

Ökat biljettpris per enkelresa Reduktionsnivå	2021 (1 %)	2025 (5 %)	2030 (30 %)
Inrikes	3 kr	10 kr	41 kr
Utrikes Europa	6 kr	19 kr	78 kr
Interkontinental	19 kr	61 kr	250 kr

Utredningen föreslår utöver huvudförslaget om reduktionsplikt även att:

- Miljömålsberedningen ges i uppdrag att ta fram mål för minskade utsläpp i flyget.

- Möjligheten att upphandla biojetbränsle bör införas i de statliga ramavtalen.
- Försvarsmakten ges i uppdrag att upphandla biojetbränsle för den volym flygfotogen som statsflyget tankar i Sverige.
- Försvarsmakten och Försvarets materielverk ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för inhemsk produktion och användning av biojetbränsle för Försvarsmaktens ändamål.
- Energimyndigheten 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.
- Konsumentverket ges i uppdrag att ta fram ett förslag för redovisning av klimatpåverkan för långväga resor, en klimatdeklaration.
- En utredning tillsätts om utökad nattågstrafik som ett alternativ till flygresor.

Utredningen anger att utöver ovan förslag är det viktigt att Sverige fortsatt agerar globalt för styrmedel som begränsar flygets klimatpåverkan.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholm Stadshus AB har skickat ärendet vidare till Stockholm Business Region.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt kommunfullmäktiges budget 2019 är målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt senast 2040 och att stadens egen organisation ska visa vägen och vara fossilbränslefri år 2030. Staden ska gå före i klimatarbetet och det konkreta arbetet för klimatet ska vara ett föredöme för andra städer.

I styrdokumentet *Strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040* beslutad av kommunfullmäktige (28 november 2016) beskrivs flygets påverkan på utsläppen av växthusgaser i Stockholm. Utsläppen utgör en liten del av de totala utsläppen, men flyget är samtidigt ett område där stadens rådighet är liten. Behovet av statliga insatser är därför tydligt när det gäller målet att nå fossilbränslefrihet till 2040.

Syftet med huvudförslaget i remissen, att införa en långsiktig reduktionsplikt för flygfotogen genom införandet av ett styrmedel som långsiktigt resulterar i att nå målet om en minskad klimatpåverkan från flyget, ligger i linje med stadens höga ambitioner inom klimat- och miljöområdet.

Stadsledningskontoret ser positivt på utredningens huvudförslag med långsiktig reduktionsplikt för flygfotogen och anser att det kan bidra till att minska klimatpåverkan framför allt från inrikesflyget i Sverige. Vidare kan förslaget om reduktionsplikten för flygfotogen skapa en större marknadsefterfrågan och därmed ökad produktion och tillgång till biobränslen.

Stadsledningskontoret ser även positiv på att Konsumentverket får i uppdrag att ta fram en klimatdeklaration för långväga resande. Tillgång till korrekt information om klimatpåverkan från långväga resande kan påverka resandet positivt ur klimatsynpunkt genom att underlätta för konsumenten att ta beslut om resa och eventuell klimatkompensation.

Stadsledningskontoret bedömer att förslaget om reduktionsplikt kan komma att öka stadens kostnader för flygresor, förutsatt att antalet resor ligger kvar på samma nivå framöver, då biljettpiserna förespås öka något som ett resultat av inblandningen av biojetbränsle.

Stadsledningskontoret föreslår att remissen anses besvarad vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2019 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Urban Emson (SD), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Sofia Tahko (KD), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 9 september 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att det är mycket viktigt att regeringen arbetar för att minska klimatpåverkan från flyget. För att få en betydande global klimateffekt är det väsentligt att Sverige driver påverkansarbete globalt. Förvaltningen anser att ett framgångsrikt påverkansarbete är den allra viktigaste åtgärden för att minska flygets klimatpåverkan.

Förvaltningen instämmer i att flygets utsläpp bör omfattas av tydliga politiska mål och välkomnar förslaget. Förvaltningen stödjer förslaget med reduktionsplikt och anser att det kan bidra till att minska klimatpåverkan framför allt från inrikesflyget i Sverige.

Förvaltningen anser dock att utredningen kan ha underskattat konsekvenserna av ekonomitankning, det vill säga att flygbolag kan spara kostnader genom att tanka mer flygbränsle än vad som är nödvändigt för flygrutten ifall bränslet är billigare på startflygplats än på ankomstdestination. Ekonomitankning medför högre koldioxidutsläpp eftersom vikten på flygplanen ökar och därmed bränsleförbrukningen. Förvaltningen anser därför att det är viktigt, som utredningen också konstaterar, att bränslestatisik och flygrörelsestatistik årligen bör utvärderas för att upptäcka eventuell ökad ekonomitankning och utifrån detta vidta korrigerande åtgärder.

Förvaltningen anser dock att det är viktigt att säkerställa vid införande av reduktionsplikt att utredningens bedömning kring förhållandet till Corsia är korrekt så att flygbolagen som tankar i Sverige inte drabbas av dubbla kostnader.

Stockholms stad gjorde 6176 flygningar under 2018, vilket resulterade i sammanlagt cirka 8 miljoner flygkilometer. Den totala kostnaden för flygresorna uppgick till drygt 8 miljoner kronor exkl moms. Förslaget om reduktionsplikt kommer enligt förvaltningen att öka stadens kostnader för flygresor med cirka 23 000 kr år 2021, med 75 000 kr år 2025 och med 309 000 kr år 2030 givet att antalet resor är motsvarande som år 2018. Förvaltningen har tidigare utrett möjligheten för staden att kompensera för utsläppen från stadens egna flygresor. Förslaget behandlades på nämndens sammanträde 2017-11-14, p. 15, där nämnden beslutade att föreslå kommunfullmäktige att upprätta ett system för intern klimatkompensation. Om en reduktionsplikt för flygbränsle införs skulle stadens behov av att kompensera för utsläppen från de egna flygresorna minska motsvarande den minskade klimatbelastning som reduktionsplikten skulle medföra.

Förvaltningen stödjer utredningens förslag om att Konsumentverket ska ta fram förslag till klimatdeklaration för långväga resande samt att en utredning ska tillsättas om utökad nattågstrafik som ett alternativ till flygresor.

Stockholm Stadshus AB

Stockholm Business Region svarade i Stockholm Stadshus AB:s ställe med yttrande daterat den 9 september 2019 som i huvudsak har följande lydelse.

Stockholm Business Region AB (nedan benämnt SBR) kan konstatera att flyget spelar en viktig roll för både den näringspolitiska (här också inbegripet den svenska besöksnäringen) och regionala tillväxtpolitiken genom att knyta ihop landet och ge förutsättningar för handel med andra länder. Flyget och flygplatserna bidrar vidare i hög grad till att skapa tillgänglighet, arbetstillfällen och därmed tillväxt i hela landet. SBR vill i detta sammanhang lyfta fram den nationella flygstrategin *En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem (2017)* som också omnämns och refereras till i utredningen.

SBR konstaterar att utredningen inte redovisar vilka initiativ eller åtgärder som tagits i linje med ovanstående strategi. För Sverige och Stockholmsregionen är stärkandet av Arlanda som nav och storflygplats avgörande för ett konkurrenskraftigt näringsliv. Inte bara besöksnäringen och exportnäringen är av naturliga skäl i hög grad beroende av goda flygförbindelser. Stockholmsregionen innehar också ett stort antal huvudkontor; mätt i globala branscher per capita är regionen en av de ledande i världen och klart ledande i Skandinavien. SBR vidhåller att regioner med hög koncentration av huvudkontor tenderar att bli ekonomiska motorer – där samlas beslutsfattare och högutbildad arbetskraft, tillväxt och produktivitet. Eftersom huvudkontoren rekryterar medarbetare på en global talangmarknad är tillgänglighetsfaktorn avgörande för hur attraktivt det är att arbeta här. Att stärka Arlandas position som Skandinaviens ledande hub bör enligt SBR således inte bara vara ett regionalt intresse utan även en angelägenhet för hela landet med tanke på Stockholmsregionens andel av landets totala BNP. Här vill SBR framhålla projektet Connect Sweden som är ett samverkansprojekt där SBR deltar tillsammans med representanter från det svenska näringslivet, Swedavia och flera andra nationella och regionala organisationer – med uppdraget att stärka Sveriges internationella flygförbindelser.

SBR anser vidare att utredningen saknar en djupare analys över reduktionsplikens effekt på förändrat flygresande. Utredningen betonar att reduktionsplikten dämpar ökningstakten av det totala antalet flygresor fram till 2030 jämfört med ett referensscenario (utifrån Swedavias trafikprognos) men förhållandet till en samtidigt ökande befolkningsmängd enligt befolkningsprognos (exempelvis SCBs) redovisas inte. Skillnaden mellan resande med reduktionsplikt och referensscenariot bedöms uppgå till cirka 700 000 resor 2030 och SBR menar att utredningen inte tillräckligt belyser vilka konsekvenser detta får för företagandet, näringslivet eller BNP-utvecklingen. SBR vill framhålla att en grundligare konsekvensanalys av minskat flygresande (i relation till referensscenariot och en befolkningsprognos) utifrån ett näringslivsperspektiv samt effekter på BNP-utveckling är av största vikt och som bör ha ingått i utredningen. SBR menar också att utredningen inte heller i tillräcklig grad belyser hur reduktionsplikten kan främja en långsiktig och storskalig produktion av biojetbränsle i Sverige.

Utredningen har inte haft uppdraget att omfatta skatter vilket också inledningsvis betonas i utredningens avgränsning. SBR anser emellertid att utredningen frångår uppdragsbeskrivningen genom att redovisa flygskattens innehåll i ett särskilt avsnitt 3.9 samt 11.3 där utredningen särskilt lyfter fram flygskattens konsekvenser. Även ett särskilt expertyttrande biläggs till utredningen där flygskattens effekter omfattas och direkt kopplas till såväl biojetbränslets som reduktionsplikens möjliga finansiering. Vidare återfinns hänvisningar till tidigare utredningar och rapporter om flygskatten under utredningens avsnitt

om referenskällor. SBR vill framhålla att det är olyckligt att utredningen inte efterföljt uppdragsbeskrivningen. SBR lägger ingen värdering i huruvida utredningen hade gagnats av en tydligare sambandsbeskrivning eller ej.

Avslutningsvis vill SBR framhålla att dialog, samverkan och kunskapsutbyte mellan flygnäringen, myndigheter, regioner, akademier och näringsliv är en förutsättning för ett fortsatt utvecklingsarbete och för att uppnå ett hållbart flygresande. I detta sammanhang vill SBR lyfta fram vikten av att fler adekvata insatser görs och att olika initiativ uppmuntras för att gynna utvecklingen av biodrivmedelsindustrin i Sverige.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande lämnades av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C) enligt följande.

Flygandet står för en märkbar del av stockholmarnas klimatutsläpp. Bara i Stockholms stad gör invånarna 2,3 miljoner flygresor tur- och retur, vilket ger utsläpp större än det från alla vägtransporter i staden. I Sverige som helhet står det internationella flygande för en klimatpåverkan nästan lika stor som all bilkörning i landet. I Sverige har antalet utrikes flygresor per invånare mer än fördubblats sedan början av 90- talet och man räknar med att globala utsläpp från flyg kommer öka kraftigt fram till 2050 om inga åtgärder vidtas. Att begränsa flygets klimatpåverkan är därför av största vikt när det gäller att hålla oss inom Parisavtalets ramar. För att detta ska ske behövs både en övergång till förnybara bränslen för flyget men även att kraftigt minska den totala miljöpåverkan från flygandet vilket bland annat tydliggörs av utredningen som pekar ut utmaningarna med att få tillräcklig tillgång till förnybara bränslen för flyget.

Utredningen pekar också ut att det idag saknas starka styrmedel för att minska klimatutsläppen från flyg och att öka andelen biodrivmedel i flygbränslet samtidigt som det kan behövas investerings- eller driftstöd till produktionsanläggningar med ny teknik. Därför är det viktigt att nu ta steg för att hitta ekonomiska modeller för att flyget ska bära sin egen miljö- och klimatpåverkan samtidigt som pengar kan lösas för att utveckla klimatsmart teknik för framtidens flyg.

Särskilt uttalande gjordes av Urban Emson (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna ställer sig försiktigt positiva till förslaget att minska inrikesflygets klimatpåverkan genom att gradvis ersätta flygfotogen med biojet bränsle till 2045 reduktionsplikt. Just nu pågår i Sverige ett försöks och utvecklings projekt emellan SAS, PREEM och SCA att framställa biojet bränsle från tallolja, svartlut, sågspån samt övriga restprodukter från

skogsindustrin. Dock är Sverige inte som det vinklats i svensk media det enda och mest framskridna landet i världen som gör detta. Exakt samma försök och framställning av biojet till flyget från skogsråvaror görs även i USA och Kanada av deras olje- och skogsindustri i samarbete med bla Boeing. Sverigedemokraterna anser att utredningen inte är tillräckligt nyanserad och neutral och att den inte tagit upp även de potentiellt negativa konsekvenserna ur både miljö och ekonomisk synvinkel - utan endast målat upp ett för regeringen idealistiskt scenario. Biojet bränsle är för närvarande mellan 3-5 gånger dyrare att köpa in för flyget än vanligt flygfotogen. Produktions och utvecklings kostnaderna för industrin är väldigt höga och idag

helt olönsamma. De höga ekonomiska kostnaderna beror bl.a. på att tekniken fortfarande idag är i sin linda, produktionen är relativt låg, efterfrågan är relativt låg, samt att investeringskostnaderna för nya produktionsanläggningar är höga och antalet aktörer är litet. Att kostnaderna är höga omnämnes vagt i tjänsteutlåtandet. Av denna anledning är all utländsk industri helt inriktad på att utveckla och använda biojet endast som ett komplement för utblandning mellan 1-50% i flygfotogen och inte som utredningen och tjänsteutlåtandet föreslår en fullständig

ersättning inom en snar framtid. För att nå så nära målet som möjligt och sänka kostnaderna behövs storskalig produktion, mycket större efterfrågan samt statligt stöd, EU stöd och större samverkan mellan stat, flygindustri, kommun, näringsliv, bränsle industri och politik. Här inverkar den statliga flygskatten direkt negativt på kostnaderna vilket både Sveriges flygförening och Sverigedemokraterna påtalat. Att flygskatten borttages är en

grundförutsättning för att göra biojet bränsle lönsamt. Ej heller tar tjänsteutlåtandet upp frågan om svenska skogsindustrin ensamt kan helt ersätta all flygfotogen mellan 2030-2045. Eller om hela träd och skog måste kalhuggas för att möta behovet. Detta är någonting som utredningen bara automatiskt förutsätter, men som flera forskare är kritiska till utan att kalhugga stora skogs ytor. SCA hävdar att de kan producera 260 000 Km³ ensamma årligen för att täcka hela Sveriges nuvarande inrikes behov under förutsättning att flygandet ej ökar. Sverigedemokraterna ser också problem om Sverige skall agera globalt för att få andra länder att använda mera (eller uteslutande) biojet bränsle då många länder inte, som Sverige, USA och Kanada har stora skogar att använda som råvara utan istället måste använda livsmedelproduktion från jordbruket vilket kan resultera i livsmedelsbrist istället. I övrigt är Sverigedemokraterna positiva till förslaget om en klimatdeklaration för redovisning av olika resors klimatutsläpp. Vi tror inte att detta kommer att ändra folks resvanor, men kan bidra till en ökad medvetenhet om klimat och olika rese typer samt destinationer.

Ersättaryttrande lämnades enligt följande;

Sofia Tahko (KD) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C).