



26 oktober 2020

EU-kommissionen

Europaparlamentet

Sveriges regering

Sveriges riksdag

Europaforum Norra Sveriges synpunkter i samrådet kring hållbara flygbränslen

Europaforum Norra Sverige (EFNS) är ett nätverk för politiker på lokal och regional nivå från Norrbotten, Västerbotten, Jämtland Härjedalen och Västernorrland. EFNS är en mötesplats och kunskapsarena där EU:s politik analyseras och diskuteras i de avseenden där den berör norra Sverige. EFNS bevakar Europafrågor för att påverka EU:s lagstiftning, EU:s strategier och handlingsprogram samt EU:s budget. Syftet med EFNS är att tillvara ta norra Sveriges intressen både på den europeiska arenan och i förhållanden till den nationella nivån i frågor med ett tydligt europeiskt perspektiv.

Med anledning av EU-kommissionens samråd om hållbara flygbränslen önskar EFNS lämna synpunkter.

EFNS understryker vikten av:

- flyget för tillgänglighet och regional tillväxt i norra Sverige
- fortsatta investeringar i FoU och testverksamhet för hållbart flyg
- att styrmedel såsom t ex flygskatt, avgifter, stöd och reduktionsplikt leder till en grön omställning av flygsektorn
- att norra Sverige kan spela en nyckelroll i den gröna omställningen av flyget med stora skogsbestånd, där rest- och sidoströmmar från skogsindustrin kan bidra till en storskalig produktion av hållbart biodrivmedel
- noggranna hållbarhetsanalyser kring råvarutillgång och råvaruflöden
- att främja utveckling av elflyg för ökad regional tillgänglighet i norra Sverige

Flygets roll

EFNS välkomnar EU:s nya tillväxtstrategi, den europeiska gröna given, som ska se till att klimataspekterna genomsyrar all EU-politik framöver i strävan mot ett klimatneutralt Europa år 2050. För en övergång till en ekonomi med netto-nollutsläpp av växthusgaser måste användningen av förnybar energi öka. En stor utmaning är att minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn. Transporterna står för en fjärdedel av EU:s utsläpp av växthusgaser och fortsätter att öka. Den civila luftfarten står för 14 % av de totala transportutsläppen. Flygets utsläpp av växthusgaser behöver minska för att vi ska klara de långsiktiga klimatmålen. Samtidigt är ekonomin i världen global och flyget är det trafikslag som kan erbjuda långväga tillgänglighet med rimlig restid för såväl varor som tjänster, men även för privatresor. Enligt Trafikverkets prognos kommer transportvolymerna att fortsätta öka.

Norra Sverige präglas av långa avstånd och bristande infrastruktur där järnvägs- och vägnäten inte är lika utbyggda och väl underhållna som i södra Sverige. Våra regioner befinner sig långt från de stora



marknaderna, både de inhemska och de internationella, vilket gör att flyget har en extra stor betydelse. Detta har visats än tydligare under den rådande pandemin.

Behoven inom transportinfrastruktur i de nordliga glesbefolkade områdena liknar i mångt och mycket de yttersta randområdena. Regionala flygplatser är fortsatt viktiga för territoriell sammanhållning och för att EU ska kunna dra nytta av regionernas geografiska mervärden. Tillgänglighet genom flygtrafik är avgörande för regional tillväxt och livskvalitet utifrån de satsningar som görs såväl inom världsledande basindustri som en växande besöksnäring.

Norra Sverige i den gröna omställningen av flyget

En ökad användning av hållbara flygbränslen krävs för en snabb omställning av flygsektorn och ReFuelEU har möjlighet att bli ett bra styrmedel för att nå klimatmålen. Norra Sverige kan spela en nyckelroll i Europas omställning till hållbara flygtransporter genom anläggningar för utveckling av bioflygbränsle, extensiv forskning inom biokemi och energiutvinning, stor kapacitet för teknikutveckling samt möjligheter till testverksamhet. Ett stort antal projekt med syfte att minska flygsektorns miljö- och klimatpåverkan pågår i norra Sverige, dels när det gäller utveckling av fossilfritt bränsle dels kring elektrifiering av flyg. För fortsatt utveckling i rätt riktning krävs rätt styrmedel. Det måste säkerställas att styrmedel såsom flygskatt, avgifter och stöd samt reduktionsplikt leder till en grön omställning av flygsektorn.

Biodrivmedel för flyg

Biodrivmedel har en stor potential att minska EU:s utsläpp av växthusgaser och har fått allt större uppmärksamhet på senare år, i synnerhet inom flygsektorn. Idag kan biodrivmedel produceras från olika typer av biomassa, exempelvis alger, oljeväxter och palmolja, som dessvärre har stora negativa konsekvenser på miljön, men även genom förgasning av exempelvis skogsavfall och hushållsavfall. Biodrivmedel utgör dock endast ca 0,05 % av den totala flygbränslekonsumtionen och nuvarande produktionsnivåer är låga inom EU, vilket gör att merparten importeras från tredje land. Styrmedlen måste säkerställa att omställningen sker med hållbara råvaror.

Utmaningen att införa fossilfritt bränsle för flyg är både teknisk och marknadsmässig. Priset för biobaserat jetbränsle är just nu omkring två till tre gånger så högt som för konventionellt jetbränsle, vilket leder till en begränsad efterfrågan på denna typ av bränsle från flygbolagen. Detta leder i sin tur till att inte tillräckligt många anläggningar byggs som kan producera större mängder biobränslen, vilket skulle krävas för att på sikt få ner priset och göra detta bränslealternativ mer efterfrågat.

För att möta det växande behovet av bioflygbränsle pågår intensiv forskning i Sverige för att utveckla inhemska produktion av bioflygbränsle med skogsbaserade råvaror. Sågade trävaror, massa och pappersprodukter har dominerat användningen under lång tid, men användningen av skogsbiomassa för energiändamål har vuxit snabbt under de senaste decennierna. Den befintliga skogsindustriproduktionen genererar enorma mängder av rest- och sidoströmmar, i synnerhet lignocellulosa från skogs- och jordbruk samt massaindustri. Utifrån denna resurs undersöker flera företag i Sverige möjligheter till kommersiell storskalig produktion av biobränslen i bioraffinaderier.

Bioraffinaderier är mycket kapitalintensiva och utbyggnad av sådan teknik kräver stora investeringar. Utbyggnaden i full industriell skala går långsamt och de flesta av bioraffinaderiprojekten i Europa är pilot-, demonstrations- eller semi-kommersiella anläggningar. Ett av de stora hindren för investeringar har varit bristen på en långsiktig och stabil energipolitik. Det krävs ökade incitament och långsiktiga policyramverk för att man ska våga investera i nya produktionsanläggningar.



Noggranna analyser av råvarutillgång och råvaruflöden behövs

Hållbart flyg är oerhört viktigt för norra Sverige och norra Sverige har också stora möjligheter att bidra i arbetet med utveckling och produktion av hållbara flygtekniker och hållbara bränslen. EFNS vill ändå betona att utmaningarna kring råvarutillgången inte får underskattas. I norra Sverige finns en stor och viktig industri som arbetar med biomassa som råvara och som gjort stora investeringar i sin produktion. Det handlar till exempel om massaindustri, energiproduktion och produktion av byggmaterial. Stora investeringar har också gjorts i avfallsförbränningsanläggningar som tar tillvara på energin i avfall och som producerar både värme och el, men även i biogasanläggningar som producerar fordonsbränsle av utsorterat matavfall. Stora ansträngningar görs samtidigt för att minska mängden avfall.

Som ett led i att främja ett hållbart uttag av våra naturresurser för råvaruförsörjningen av bränslen, behöver EU bredda definitionen av "hållbara flygbränslen" så att den omfattar även mat- och bioavfall i enlighet med paragraf 26 i RED II. Detta för att tillvarata restprodukter från lant- och jordbruk samt möjliggöra energiutvinning av klimatskadligt matsvinn enligt avfallshierarkin. Hållbarhetskriterierna från RED II appliceras även på importerad biomassa från tredje land. Det finns en risk att EU köper in allt hållbart biobränsle och biobränslematerial från tredje land medan de minst klimatvänliga drivmedlen blir kvar i samma land. Här måste EU sätta in åtgärder för att utjämna skillnaderna och inte missgynna klimatvillkoren i sådana länder för att gynna våra egna.

Elektrifiering av flyg

Tekniska genombrott inom energilagring och avancerad mjukvara har gjort det möjligt att bygga helt nya typer av fordon såsom t ex elektriska bilar och skogsmaskiner, men samma elektrifiering som pågår på marken sker nu även i luften. Sverige har en lång tradition av att bygga flygplan och ledande expertis på området ger oss ovanligt bra förutsättningar för att även utveckla eldrivna flygplan. I norra Sverige pågår flera projekt kopplade till utvecklingen kring elflyg, något som kan få stor betydelse för regionala och riksgrensöverskridande förbindelser. Erfarenheterna från dessa projekt kan vara till nytta för den europeiska unionen som helhet.

Passagerartrafiken med elflyg kommer inledningsvis att ske med små plan och på korta sträckor. Med stora ytor och en bristande infrastruktur på marken i norra Sverige skulle en övergång till en användning av helt eller delvis eldrivna flygplan vara revolutionerande. Utvecklingsprojektet Green Flyway har föreslagit flera nya flyglinjer i norra Sverige. Flera av linjerna utgår från funktionella samband mellan orterna, till exempel flyglinjen Trondheim-Östersund-Sundsvall som motiveras utifrån interaktion mellan universiteten på de olika orterna. Andra flyglinjer förbinder orter i inlandet med kuststäderna, vilket då kan bli en förbindelse mellan områden med dålig respektive hög tillgänglighet. Tillgängligheten skulle även kunna förbättras för linjer som går över hav, t ex med länderna på andra sidan Östersjön, vilket undersöks bland annat inom elflygprojektet FAIR. EFNS understryker vikten av att främja utveckling av elflyg för ökad regional tillgänglighet i norra Sverige.

Det finns också en stor potential i vätgas och utvecklingen av vätgas som drivmedel har under den senaste tiden tagit fart. Det är ett alternativt biobränsle som bör stödberättigas. Nya produktionsenheter är under uppbyggnad på ett flertal ställen i Europa. Vätgasdrivna bränsleceller



kan användas i hybridflyg och vätgas kan användas i produktion av biodrivmedel, vilket skulle kunna avlasta trycket på biomassa.

Framtidens drivmedel kommer sannolikt att bestå av ett antal olika energikällor och incitamenten och möjligheterna för en snabb utveckling är avgörande för flygets framtid.

Antaget av Europaforum Norra Sverige den 26 oktober 2020

Glenn Nordlund (S)

Ordförande EFNS
Region Västernorrland

Jonny Lundin (C)

Region Västernorrland

Erik Lövgren (S)

Kommunförbundet
Västernorrland

Åsa Ågren Wikström (M)

Vice ordförande EFNS
Region Västerbotten

Rickard Carstedt (S)

Region Västerbotten

Ann Åström (S)

Region Västerbotten

Nils-Olov Lindfors (C)

Region Norrbotten

Britta Flinkfeldt (S)

Norrbottens Kommuner

Anders Josefsson (M)

Norrbottens Kommuner

Elise Ryder Wikén (M)

Region Jämtland Härjedalen

Robert Uitto (S)

Region Jämtland Härjedalen

Thomas Andersson (C)

Region Jämtland Härjedalen

Daniel Danielsson (C)

Kommunerna i Jämtlands
län