

REMISSYTTRANDE

Dnr: I2021/02044

Till
Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Remissvar på EU-kommissionens förslag ReFuelEU Aviation

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, verkar för ökad användning av bioenergi på ett miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt och ett hundra procent förnybart energisystem. Det betyder att våra avvägningar tar hänsyn till miljöfrågor som en god och tillräcklig biologisk mångfald, samt största möjliga inlagring av kol i skog i samklang med ett hållbart brukande. Vi förespråkar inte bioenergi på bekostnad av andra förnybara energislag utan i huvudsak med generella styrmedel. Bland Svebios medlemmar finns aktörer i hela försörjningskedjan från producenter av bioråvaror till slutanvändare av fasta, flytande och gasformiga biobränslen. Nätverket BioDriv samlar ett 60-tal företag verksamma inom biodrivmedelssektorn.

Svebio har beretts möjlighet att ge synpunkter på rubricerade EU-förslag och vill framför följande.

Svebios ståndpunkter i sammanfattning

- . Det är bra att EU nu formulerar mål för minskad klimatpåverkan från flyget. Men målet 5 procents inblandning av förnybart flygbränsle 2030 är dock alldeles för lågt. Det kan jämföras med det svenska målet på 30 procent.*
- . Alla typer av biobränslen som uppfyller hållbarhetsvillkoren i Förnybartdirektivet bör kvalificera som råvara för bioflygbränsle. Vi motsätter oss den diskvalificering av grödebaserade råvaror som föreslås av kommissionen.*
- . Definitionerna av "syntetiska bränslen" och "förnybara bränslen från icke biomassa" måste klarläggas om ändras så att alla bränslen som använder vätgas i kombination med biobränslen inkluderas.*
- . EU bör välja samma modell som Sverige valt med en reduktionsplikt för flygbränsle och därvid utgå från klimatpåverkan i livscykeln (well-to-wing).*
- . Allt flygbränsle som tankas inom EU bör omfattas av denna reduktionsplikt. Avgränsningen till större flygplatser med över 1 miljon passagerare är omotiverad.*

Allmänna synpunkter

Det som är bra med kommissionens förslag är att man nu på allvar tar itu med flygets klimatpåverkan på EU-nivå. Det sker genom ett kvotsystem för introduktion av förnybart flygbränsle. Redan tidigare har inomeuropeiskt flyg inkluderats i ETS, och genom skärpningen av ETS och det stigande priset på utsläppsrätter sker ett ökat omvandlingstryck också för flyget. Tyvärr är målet för omställningen av flygbränslet alldeles för lågt satt med bara 5 procent 2030. Inte ens 2050 anser man att flyget ska vara fossilfritt utan 37 procent av bränslet ska då fortfarande vara fossilt. Både Sverige, Finland och Norge har bestämt sig för en målnivå på 30 procent 2030. För Sveriges del finns ett bindande riksdagsbeslut för den nivån. EU borde som helhet kunna lägga sig på samma nivå. Det finns en oro för att ett alltför ambitiöst mål skulle leda till svårigheter att ordna försörjning med biobaserat jetbränsle. Det är vår uppfattning att det är fullt möjligt att bygga upp produktionskapaciteten för biojetbränsle så att EU kan fasa ut 30 procent av det fossila flygbränslet till 2030. Målet bör sedan vara att flyget är helt fossilfritt 2050.

EU måste ändra sin syn på biodrivmedel från jordbruket

EU-kommissionen måste ändra sin syn på produktion av biodrivmedel och biobränslen från åkergrödor. EU och övriga Europa har mycket stora outnyttjade odlingsresurser både i form av nedlagd och ineffektivt brukad åkermark och på grund av EU:s utformning av jordbruksstödet, som motverkar produktionsökningar. I Sverige kommer det enligt Klimatpolitiska vägvalsutredningen beräkningar (SOU 2020:4) att finnas nära en halv miljon hektar överskottsmark 2045 som kan utnyttjas för odling av energigrödor. Dessutom räknar man med att över 200 000 hektar kommer att läggas ner, utöver de areal som redan avvecklats. Liknande situation råder i ett stort antal EU-länder. Satellitundersökningar har visat att det finns över 30 miljoner hektar övergiven och outnyttjad åkerareal i Central- och Östeuropa. Inom EU finns officiellt en trädesareal på minst 10 miljoner hektar, förutom redan nedlagd åker.

Förutom dessa tillgängliga outnyttjade marker frigörs mark genom ökade hektarskördar. Efterfrågan på mark för livsmedelsproduktion hålls också tillbaka på grund av stagnerade befolkning och ändrade kostvanor.

Produktion av grödebaserade drivmedel ger som biprodukt stora volymer proteinfoder eller protein för livsmedel som ersätter importerad soja och kött. Det gäller både etanol- och biodieselproduktion. Biodrivmedelsproduktion med fermentering (etanol och biogas) ger dessutom koncentrerade flöden av koldioxid som kan utnyttjas för bio-CCS eller bio-CCU.

Definitionen av SAF – Sustainable Aviation Fuel

Ett av skälen till att man underskattar möjligheten att producera bioflygbränsle är den snäva definitionen av SAF, Sustainable Aviation Fuel. Med en bredare definition som inkluderar alla bioråvaror och biodrivmedel som uppfyller Förnybartdirektivets hållbarhetskriterier kan man nå ett avsevärt högre mål. Vad är "hållbara flygbränslen" om inte de bränslen som uppfyller EU:s egna hållbarhetskriterier? Den svenska lagstiftningen saknar denna omotiverade begränsning utan utgår enbart från klimatnytta i ett livscykelperspektiv.

I definitionen av SAF i artikel 3 inkluderas syntetiska flygbränslen och de flygbränslen som framställs av råvaror listade i Annex IX i Förnybartdirektivet, både IX A och IX B, utan

begränsningar. Det senare innebär att en betydande del av befintlig och planerad produktion av bioflygbränsle omfattas. Däremot inkluderas inte första generationens råvaror, trots att dessa uppfyller Förnybartdirektivets hållbarhetskriterier.

”Syntetiska flygbränslen” definieras som ”förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung” i enlighet med den föreslagna definitionen för dessa bränslen i förslaget till omarbetat Förnybartdirektiv, Artikel 2, punkt 36. På engelska:

”Renewable fuels of non-biological origin” means liquid and gaseous fuels the energy content of which is derived from renewable sources other than biomass.

Så som definitionen är skriven utesluts alla kolväten där kolatomerna har biogent ursprung. Det gäller både bio-CCU-baserade bränslen där man återvinner biogen CO₂ ur rökgaser och andra bränslekombinationer mellan vätgas och biokomponenter. Däremot utesluts inte bränslen som tillverkats med hjälp av fossilt kol med denna definition, t ex CCU-bränslen från naturgas. Biogen koldioxid finns inte med som godkänd råvara i Annex IX.

Definitionerna är sannolikt utformade för att gynna vätgas och ammoniak från förnybar elproduktion, och för att utesluta biobränslelösningar. Man bortser från att flygbränslen med dagens flygplan och bränslespecifikationer måste vara kolväten. ”Synthetic aviation fuels” måste ges en vidare definition som inkluderar biokomponenter.

Hela frågan om definitioner och avgränsningar löses bäst genom att betrakta alla icke-fossila flygbränslen som klarar Förnybartdirektivets hållbarhetskriterier som SAF – sustainable aviation fuels. Därefter får marknadens aktörer och drivmedelsproducenterna söka de bästa och billigaste bränslealternativen med tillgängliga råvaror. Med en reduktionskvot istället för en volymkvot styr man till de mest klimatnyttiga alternativen.

Någon delkvot för syntetiska flygbränslen behövs då inte heller. Utnyttjande av avskild biogen koldioxid (bio-CCU) kan hanteras inom ramen för ETS, exempelvis med en särskild bonus för att belöna den dubbla klimatnyttan.

Reduktionskvot istället för volymkvot

EU:s reglering av utsläppen från transportsektorn bör utgå från klimateffekterna ur ett livscykelperspektiv och/eller från beskattning av utsläppen av fossil koldioxid. Om man använder kvotsystem bör dessa utgå från klimatnyttan, som de svenska reduktionskvoterna för vägtransportbränslen och flyg. EU-kommissionen föreslår en sådan lösning för sjöfarten (well-to-wake). Man bör tillämpa samma princip för vägtrafiken (well-to-wheel istället för tail-pipe utsläpp) och för flyget (well-to-wing). Det är förvånande att man lägger två principiellt motstridiga förslag för flyget och sjöfarten.

Också när det gäller revideringen av Energiskattedirektivet har kommissionen frångått beskattning grundat på volym och föreslår beskattning efter energiinnehåll för fossila bränslen, vilket i praktiken är detsamma som fossilt kolinnehåll. Denna logik bör också gälla för flyget.

Krångligt system

Förslaget innebär att ett EU-gemensamt regelverk upprättas med ett krångligt system för rapportering och måluppfyllelse. För Sveriges del innebär det att vårt redan beslutade, mycket enklare system, måste ersättas med EU-gemensam lagstiftning. En bättre lösning vore att alla medlemsländer åläggs att införa reduktionskvoter för tankning av flygbränsle enligt en viss minimikurva.

Allt flygbränsle bör inkluderas i systemet. Förslaget att enbart inkludera "Union airports" bör avvisas. För Sveriges del innebär förslaget att ett fåtal stora flygplatser åläggs krav på inblandning av förnybart flygbränsle medan mindre och regionala flygplatser undantas.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
Vd

Kjell Andersson
näringspolitisk chef