

Yttrande över EU-kommissionens förslag "ReFuelEU Aviation"

Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerat förslag från EU-kommissionen.

Bakgrund

EU-kommissionen föreslår en kvotplikt (blending mandate) för flygbränsle med syfte att åstadkomma utsläppsminskningar av växthusgaser genom högre användning av hållbara drivmedel för flyg (SAFs). En gradvis upptrappning av kvotplikten föreslås ske mellan åren 2025 och 2050. Vidare delas plikten upp i två separata kvoter, en för andra generationens biodrivmedel (biodrivmedel som ej har tillverkats av livsmedelsgrödor) och en för syntetiska drivmedel (drivmedel av icke-biologiskt ursprung).

Övergripande synpunkter

VTI anser att det i grunden är bra att även flygsektorn får skärpta krav för att bidra till att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. Det är även bra att harmoniserade villkor för flygindustrin genomförs på överstatlig EU-nivå. Vi anser det också vara bra om kraven kommer gälla alla flyg som avgår från alla flygplatser inom EU oavsett om flygresans mål är inom EU eller utanför EU-området, något som ger samma förutsättningar för alla flygplatser och flygbolag. En annan del som är av stor betydelse är att åtgärder vidtas för att undvika s.k. ekonomitankning, dvs att flyg fyller tankarna med billigare bränsle (t.ex. fossilt bränsle) som räcker längre än den distans flyget ska så att man kan tanka mindre mängd dyrare bränsle (t.ex. icke-fossilt bränsle) i ett senare skede. Vi delar även slutsatsen i konsekvensanalysen att av de 6 alternativ (policy options) som analyserats (A1, A2, B1, B2, C1 och C2) är C* att föredra framför A* och B*.

Specifika synpunkter

Vi tolkar det som att förslaget C1 har valts. Det innebär enligt konsekvensanalysen att det finns en risk att utsläppsminskningarna inte når den potential som ett pliktsystem skulle kunna åstadkomma. Ett problem är att en kvotplikt (blending mandate) såsom C1 inte nödvändigtvis garanterar att utsläppen minskar. I stället borde en reduktionsplikt (low carbon fuel standard) såsom C2 övervägas där en viss minskning av klimatpåverkan stipuleras i stället för att som i förslaget tvinga in en viss andel SAFs. Nu ligger förvisso huvudvikten på syntetiska bränslen som enligt kommissionen har en väldigt hög utsläppsminskningspotential på 85–100 procent. Men risken finns att denna potential inte uppnås under en kvotplikt, se liknande resonemang i en relaterad fråga för vägtransporter i refererad forskning

från VTI: [S-WoPEc: A biofuel mandate and a low carbon fuel standard with 'double counting' \(hhs.se\)](https://hhs.se)

Att kommissionen föreslår ett system med två separata kvoter medför att systemet inte blir kostnadseffektivt. En gemensam kvot bör därför övervägas inför framtiden. Ett alternativ skulle kunna vara att andra generationens biodrivmedel fasas in med hjälp av EU ETS, för att inte förvrida denna ytterligare, och att man i stället skulle ha en "low carbon fuel standard" som baserar sig på syntetiska bränslen. Enligt Annex I förväntas 0,7 procent av kvoten utgöras av syntetiska bränslen år 2030. Reduktionsplikten för 2030 skulle då förslagsvis kunna sättas till exempelvis 0,7 %*85 %, där 85% motsvarar nedre gränsen av utsläppsminskningspotentialen hos syntetiska drivmedel. Detta försvårar naturligtvis för 2020-talet eftersom kommissionen inte förväntar sig att syntetiska bränslen är tillgängliga 2025, men EU ETS borde emellertid ge incitament till att använda hållbara flygbränslen.

Givet att tanken är att producera vätgas för att tillverka flytande bränslen så bör både koldioxidutsläpp vid produktionen och risker med indirekt klimatpåverkan från läckage av vätgas beaktas. Här är nuvarande förslag, såvitt VTI kan tolka det, oklart. Vidare bör även den klimatpåverkan som uppstår genom att s.k. höghöjdeffekter kvarstår vid en övergång till alternativa bränslen beaktas.

Beredning

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskningschef Jan-Erik Swärdh. I beredningen har även följande medarbetare deltagit: forskningschef Mikael Johannesson, senior forskare Johanna Jussila Hammes och senior forskare Roger Pyddoke.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI