

Infrastrukturdepartementet

I2021/02044

Utr 2021/61

**Datum**

2021-08-25

## EU-kommissionens förslag ReFuelEU Aviation

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över ovannämnda förslag. Förslaget är komplext och har dessutom direkt och indirekt koppling till andra europeiska lagförslag som samtidigt ligger på bordet. Förslagets förtjänster och eventuella tillkortakommanden påverkas av hur parallella europeiska lagstiftningsprocesser utvecklas.

Förslagets bakgrund är att flyget snabbt behöver minska sin påverkan på klimatet. Huvudförslaget innebär att en kvotplikt införs för flygbränsle som tankas inom unionen av kommersiellt flyg. Från år 2030 gäller även krav på att en viss andel syntetiskt flygbränsle ska blandas in. Dessutom föreslås åtgärder som syftar till att motverka så kallad ekonomitankning, dvs att flygbolag som har möjlighet tankar extra mycket av billigare bränsle utanför unionen för att minska behovet av tankning av det dyrare bränslet inom EU.

Trafikanalys välkomnar att EU tar initiativ för att öka användningen av hållbara bränslen inom flyget då det är en av få åtgärder som relativt snabbt kan minska koldioxidutsläppen. Genom att förslagen införs på unionsnivå minskar risken för koldioxidläckage, även om risken inte helt elimineras. Trafikanalys har inte genomfört någon djupare analys av rimligheten av nivåerna i det föreslagna kvotpliktsystemet eller dess kostnadseffektivitet. Trafikanalys övergripande bedömning är emellertid att någon form av reduktions- eller kvotplikt är en nödvändig del i ett åtgärdspaket för att flyget ska uppnå klimatmålen.

Förslagen kommer att öka kostnaderna för svenska myndigheter. Detta gäller främst förslaget om att medlemsstaterna ska utse en eller flera myndigheter som ansvarar för att verkställa tillämpningen av denna förordning och på förekommen anledning ålägga böter för flygbolag, unionsflygplatser och bränsleleverantörer (artikel 10 och 11). Själva insamlingen av data över bränsleanvändning, tillgänglighet till hållbara bränslen etc kommer dock att hanteras av EASA som därefter förser medlemsstaterna med dataunderlag (artikel 6 och 7).

Vi kan konstatera att det är relativt få svenska flygplatser som utgör så kallade unionsflygplatser och därmed är skyldiga att bistå med nödvändig infrastruktur för hållbart bränsle (artikel 6). Endast Arlanda, Bromma, Skavsta, Malmö, Göteborg och Luleå uppfyllde kriteriet om minst en miljon passagerare det pandemifria året 2019. Umeå flygplats hamnade strax under gränsen detta år, men låg strax över föregående år.

För svensk del innebär förslaget till ny förordning att den i Sverige nyligen införda reduktionsplikten kommer att behöva ersättas med den föreslagna kvotplikten. Det finns vissa skillnader mellan systemen som förtjänar att lyftas fram. En reduktionsplikt innebär att drivmedelsleverantörerna åläggs att minska de växthusgasutsläpp som uppstår i ett livscykelperspektiv från fossilt flygbränsle genom att blanda in biodrivmedel eller andra hållbara drivmedel. Vilken volymandel hållbara drivmedel som krävs för att uppfyllaplikten beror på växthusgasutsläppen i ett livscykelperspektiv från de drivmedel som används. I en kvotplikt anges i stället att en viss andel av volymen eller energimängden drivmedel ska utgöras av biodrivmedel. Det saknar betydelse vilka råvaror som använts eller hur höga utsläppen av växthusgaser varit under produktionen, så länge biodrivmedlen uppfyller hållbarhetskriterierna. De biodrivmedel som är billigast per liter eller per energienhet används.

En kvotplikt har därför fördelen att det administrativt är ett förhållandevis enkelt system eftersom det inte är nödvändigt att skilja mellan olika partier av biodrivmedel. Å andra sidan ger kvotplikten inga incitament för att använda hållbara bränslen med låga utsläpp av växthusgaser ur ett livscykelperspektiv. Nackdelen med detta kan minskas genom att i likhet med kommissionens förslag enbart godkänna vissa typer av hållbara bränslen enligt en särskild lista. En sådan lösning blir dock inte teknikneutral. Vi kan se att det finns för- och nackdelar med båda systemen, men vi saknar en tydlig motivering till varför kommissionen fastnade för kvotplikten. I synnerhet eftersom både bränsleleverantörerna och flygbolagen ändå ska rapportera utförligt om exempelvis omvandlingstekniken, egenskaperna och ursprunget för det råmaterial som används i produktionen och livscykelutsläppen från det hållbara flygbränslet (artikel 7 och 9).

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Backa Fredrik Brandt. Avdelningschef Gunnar Eriksson har medverkat i beredningen av ärendet.

Mattias Viklund  
Generaldirektör