

### Synpunkter på EU-kommissionens förslag ReFuelEU Aviation, diarienummer I2021/ 02044

1. Dyrare utsläppsrätter kommer inte att räcka till för att säkra att utveckling och produktion av hållbara flygbränslen kommer tillstånd tillräckligt snabbt. Tvingade åtgärder, av den typ kommissionen föreslår i det remitterade dokumentet, krävs.

2. Förslaget i artikel 5 om "tankningstvång" (flygbolagen måste täcka minst 90 procent av bränslebehovet genom tankning vid avgångsflygplatsen) är avgörande för att förhindra "tankering", dvs. att flygbolag "rundar" kvotplikten genom att tanka på flygplatser som inte omfattas av systemet.

Den föreslagna regeln är dock minst lika betydelsefull i ett annat avseende. I ett parallellt förslår kommissionen att energiskattedirektivet uppdateras, bl.a. genom att nuvarande förbud mot beskattning av flygbränsle slopas, och att en (mycket låg) miniminivå på beskattningen införs. Med det föreslagna "tankningstvånget" skulle enskilda medlemsstater själva kunna besluta om vilken flygbränsleskatt (över miniminivån) man vill tillämpa utan risk för "tankering". Skatt på flygbränsle vore positivt från miljösynpunkt, men också från fiskala utgångspunkter – flygtrafik och flygbränsle tål att beskattas högre utan att ge de negativa effekter på ekonomin många andra skatter har.

3. Förslaget bygger på den definition av "hållbara flygbränslen" som finns i unionens förnybartdirektiv, och innebär att alla bränslen som uppfyller direktivets hållbarhetskrav bokförs för nollutsläpp. Samma bokföringsprincip tillämpas även under bl.a. utsläppshandelsdirektivet och ansvarsfördelningsförordningen.

Under den nyligen införda svenska reduktionsplikten för flygbränsle bokförs istället bränslenas reella livscykelutsläpp (ibland enligt schabloner). I praktiken betyder det att inga flygbränslen för närvarande bokförs för nollutsläpp.

Inom det globala utsläppskompensationssystemet CORSIA, som bygger på resolutioner inom ICAO, som accepterats av EUs medlemsstater, tillämpas en tredje modell. Liksom under den svenska reduktionsplikten baseras bokföringen under CORSIA på livscykelutsläpp, men i detta fall inkluderas dessutom schablonvärden för utsläpp på grund av s.k. indirekta markanvändningseffekter.

Ovanpå detta finns det vissa skillnader i de underliggande schablonvärdena.

Sammantaget betyder detta att drivmedels- och flygbranscherna redan nu har att förhålla sig till tre olika definitioner, och tre olika sätt att redovisa klimatpåverkan av samma flygbränsle. Detta är långt ifrån optimalt. Så länge användningen av hållbara flygbränslen är liten, är problemet begränsat. Med ökad användning kommer det att växa.

Magnus Nilsson, miljökonsult, forskare, klimatpolitisk analytiker

Magnus Nilsson Produktion