

SVEBIO
Svenska Bioenergiföreningen
/Kjell Andersson

2021-08-27

REMISSYTTRANDE

Dnr: I2021/02042

Till
Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Remissvar på EU-kommissionens förslag FuelEU Maritime

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

- . Vi stödjer förslaget om att införa en reduktionskvot för minskade klimatgasutsläpp från sjöfart.*
- . Vi anser att de uppsatta målen är för låga, särskilt på kort sikt (2025 och 2030). Vi är övertygade om att man kan gå snabbare fram med omställningen av sjöfartens energiförsörjning.*
- . Vi uppskattar att förslaget utgår från livscykelvärdering (well-to-wake). Så bör man också göra för flygbränslen (well-to-wing) och för vägtransportbränslen (well-to-wheel). Den totala klimatpåverkan måste styra.*
- . Vi motsätter oss att man utesluter användning av bränslen från åkergrödor. Alla bränslen som uppfyller Förnybartdirektivets hållbarhetskriterier ska kunna användas både för vägtransporter, marina transporter och flyg.*
- . Vi ställer oss frågande till Annex II. Flera bränslen saknas och definitionerna är ologiska.*

Allmänt

Vi uppskattar att EU-kommissionen nu lägger förslag som avser att reducera klimatpåverkan från sjöfarten och gynnar omställning till förnybara bränslen, både genom inkludering i ETS och genom den här föreslagna reduktionskvoten well-to-wake. Vi ser en omfattande aktivitet bland producenter av biobränslen för sjöfart och är övertygade om att investeringar nu kommer att ske i produktion. Ledande aktörer, som Maersk och svenska färjerederier, har tagit initiativ för att använda förnybara bränslen som metanol, biogas och biodiesel. Den målkurva som satts upp i förslaget är samtidigt relativt flack i början, med bara 2% 2025 och 6% 2030. Målet gäller "växthusgasintensitet CO₂ekv/MJ för den energi som används ombord". Vi tolkar det som att kravet riktar sig mot det använda bränslet och inte inkluderar effektiviseringsåtgärder. Kravet på utsläppsrätter kommer dock att även stimulera effektivisering. För att få till stånd en snabbare introduktion av förnybara bränslen anser vi att målkurvan bör vara brantare, förslagsvis 5 procent 2025 och 30 procent 2030. Det finns inget vägande skäl för att sjöfarten ska bära en mindre del av klimatomställningen än andra delar av ekonomin.

Vi ställer oss frågande till att regleringen gäller per båt. Ett rimligare system borde vara att se till ett rederis hela fartygsflotta. I vissa fall kommer man säkert att arbeta med inblandning av förnybart drivmedel, men ofta handlar det om att konvertera helt och hållet från ett fossilt bränsle till ett förnybart bränsle. Inte minst kommer detta att gälla nya fartyg.

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. Utöver denna areal 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.

Stryk Artikel 9, paragraf 1 (c)

I artikel 9.1c anges att biodrivmedel som produceras från "food and feed crops" ska belastas med en emissionsfaktor som motsvarar det sämsta motsvarande fossila drivmedlet. Denna formulering illustrerar EU-kommissionens extremt negativa inställning till grödebaserade biodrivmedel. Konsekvensen blir att all etanol och biodiesel från åkergrödor utestängs från sjöfartsmarknaden. Det gäller också biodrivmedelansvändning vid många svenska mindre

rederier som idag gått över till biodiesel. Konsekvensen blir större problem att finna råvara till förnybara sjöfartsbränslen och onödigt höga utsläpp av koldioxid. Alla biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskraven i Förnybartdirektivet måste kunna användas även inom sjöfarten.

Annex II

I annex II anges standardvärden för olika marina bränslen. Listan är omfattande men inte komplett. Bland gasformiga bränslen listas "bio-H₂", dvs biobaserad vätgas, men inte bio-metan, bio-CNG, och inte heller DME, dimetyleter.

Här finns också en lista på så kallade RFNBO-bränslen, som uttyds "renewable fuels of non-biological origin" (inom parentes kallas de "e-bränslen"). I Förnybartdirektivet definieras dessa bränslen som bränslen "vars energiinnehåll kommer från andra källor än biomassa" (RED artikel 2 definition 36).

I annexet listas fem RFNBO- eller e-bränslen: e-diesel, e-metanol, e-LNG, e-H₂ (vätgas) och e-NH₃ (ammoniak). För de första tre bränslena gäller att de innehåller kolatomer som endera kan vara fossila eller biogena. Om man ska följa formuleringen "of non-biological origin" så rör det sig enbart om återvunnet fossilt kol, endera från återvunnen plast eller från fossila rökgaser. En sådan tolkning är inte rimlig ur klimatsynpunkt. Man bör i första hand utnyttja biogena kolkällor, som olika bioråvaror och CO₂ avskilt ur rökgaser eller från fermentering (etanol- och biogasproduktion).

Maersk, Europas och världens största rederi, meddelade den 24 augusti 2021 att man beställt åtta containerfartyg för leverans 2024 som ska vara bränsleflexibla mellan lågsvavlig olja och metanol, men med ambitionen att så snart som möjligt driva dessa med "klimatneutral e-metanol eller hållbar bio-metanol". Det är uppenbart att Maersk inte vill ha fossilbaserad e-metanol. Vid Hörneborgsverket i Örnsköldsvik planerar Liquid Wind att bygga en anläggning för produktion av biobaserad e-metanol där man tar kolatomer från CO₂ som utvinns ur kraftvärmeverkets rökgaser. Vätet fås genom elektrolys av vindkraftsel. För dessa konkreta projekt är det viktigt att EU tydligt anger villkoren och premierar bränslen som kombinerar förnybart väte med biogent kol, endera från biomassa eller från bio-CCU. Den svenska regeringen bör ge ett uppdrag till Energimyndigheten att göra en kritisk granskning av Annex II i det föreslagna direktivet.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
Vd

Kjell Andersson
näringspolitisk chef