

2030-sekretariatet bidrag till samråd om kommissionens riktlinjer för klimat-, energi- och miljöstöd (CEEAG)

Om detta remissvar

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden.

Vad som händer i EU påverkar oss mer än vi anar. EEAG har en speciell påverkan på Sverige eftersom vi har ett större fokus på biodrivmedel, även grödebaserade. Sveriges ambitiösa klimatmål för transportsektorn, 3,5 gånger högre än EUs mål, gör att vi behöver speciella hänsynstagande. EU:s Fit for 55 är ett steg i att samla alla direktiv som styr klimatutvecklingen i ett sammanhang, och kommer parallellt med att CEEAG beslutas dominera debatten.

Samtidigt som Sverige har legitima skäl till ett hänsynstagande är det viktigt att som medlemsland stötta den generellt positiva utvecklingen på miljöområdet i EU. Därför måste de svenska kommentarerna kopplas till en tydlig solidaritet med den europeiska agendan.

2030-sekretariatets övergripande kommentarer

- CEEAG är i grunden ett positivt initiativ, nödvändigt för att styra upp en neutral konkurrens.
- Det nya förslaget är en stor förbättring mot tidigare förslag
- Det finns tyvärr fortfarande en icke teknikneutral syn på biodrivmedel och el. CEEAG lägger i artiklarna 77 och 78 speciella och begränsande krav på grödebaserade som egentligen bara drabbar Sverige
- CEEAG lyfter in möjligheten till statsstöd för infrastruktur på ett sätt som vi stödjer. Det är viktigt att se till helheten; drivmedel-fordonen-infrastrukturen för energi till transportsektorn
- CEEAG tas fram under den största förändringen av EUs klimatkompakt någonsin. Det är därför viktigt att bygga på de revideringar som kommer i Fit for 55, inte existerande snart justerade direktiv
- CEEAG litar ibland till tyckande och tro. Detta borde rensas bort, en så viktig lagstiftning måste bygga på vetenskap.

2030-sekretariatets kommentarer i detalj

1. Vi behöver CEEAG, men ge regionala friheter

Vi behöver en CEEAG för att säkra en långsiktig rättvis konkurrens mellan olika teknologier. Men EU är alltmer noga med att tillåta "industrial excellence" som driver teknikutvecklingen i EU, och tar allt oftare in nationella/regionala hänsyn i direktiv och förordningar. Detta bör Sverige bevaka, och bejaka, men då inte bara utifrån det svenska perspektivet. Det är viktigt för EU att de regionala särarterna får existera.

2. Bra förslag i grunden

CEEAG handlar om mycket mer än transporter, men dessa är vårt fokus. Målt med CEEAG är bra: *to support a cost-effective and just transition to climate neutrality, and to facilitate the phasing out of fossil fuels, in particular those that are most polluting, while at the same time ensuring a level-playing field in the internal market.*

Av relevans för Sverige är kostnadseffektiviteten (där biodrivmedel ligger bra till), utfasningen av fossila drivmedel (där Sverige leder utvecklingen i EU) och att kommissionen talar om ett *level playing field*. Det har vi inte idag. Biobaserade drivmedel drabbas av betydligt mer detaljerade krav än de fossila, vilket kraftigt ökar kostnader för administration och produktion. Här bidrar EUs lagstiftning till *market failure*.

Det är intressant att notera att CEEAG godkänner statsstöd för *Aid for the acquisition and leasing of clean transport vehicles and clean service equipment and for the retrofitting of vehicles (4.3.1)*

Aid may also be granted for the retrofitting of transport vehicles, allowing them to qualify as clean transport vehicles. Då är det definitionen av clean transport vehicles som avgör. Eftersom *Direktivet vid upphandling av bilar och vissa kollektivtransporttjänster* är tydlig med att bara el- och vätgasfordon är "clean" faller hela tanken med retrofitting, något som annars hade varit en stor hjälp att nå klimatmålen snabbare. Frankrike har ju en stor marknad för konvertering till E85 (>100 000 fordon).

3. Problemen sitter i definitionerna

CEEAG inleds med definitioner, som ofta relaterar till andra direktiv. Här finns en stor fara, CEEAG kanske inte utesluter vissa drivmedel, men andra direktiv gör det.

Punkt 2.4.7 "Biofuels" refererar till exempel till Förnybartdirektivet. Men det revideras nu, och det föreslås att nya definitioner för in artikel 2. Vad skall vi förhålla oss till i våra kommentarer?

Generellt finns ett stort problem att EU definierat biodrivmedel utifrån så kallade "generationer" eller olika nivåer av avancerad produktion. Detta är ingen vetenskaplig, teknikneutral uppdelning. Tvärtom, grödebaserade drivmedel, vilka är majoriteten av biodrivmedlen på marknaden idag, motarbetas. De ges en maxkvot (om än hög), och i de tidigare EEAG uteslöts de för statsstöd från 2021.

EU har nu börjat föra en annan diskussion, som vi tror det är viktigt att understödja.

Vi har tidigare kommenterat:

Encouragingly, the Taxonomy proposal clearly recommends a well to wheel approach to be the basis for determination of climate impact. Moreover, the draft Refuel EU Aviation directive proposal discusses a reduction quota focused on greenhouse gases rather than type of fuel. Finally, the draft REDII directive revision proposal also points at the advantages of a greenhouse gas reduction approach:

The GHG-intensity based options can stimulate supply chain improvements and technology efficiency in renewable and low carbon fuels, where costs of production are higher. This, however, would require applying changes to the methodology applied to determine the GHG emission intensity (page 7).

CEEAG bör bygga på strikt teknikneutral grund, och utgå från den bedömningsgrund som nu börjar formuleras i Energiskattedirektivet, i ReFuelEU Aviation och FuelEU Maritime

Punkt 2.4.20 "clean transport vehicle" bygger på en liknande äldre diskussion där fordons klimatprestanda mäts som utsläppen "tail-pipe" där fordon som drivs eller kan drivas på biodrivmedel registreras efter emissioner för körning på fossila drivmedel. Eldrivna fordon får den felaktiga benämningen *zero emission*. Detta är inte sant, och är en ovetenskaplig och icke teknik neutral klassificering. Det finns idag framtagna metodik för både livscykelanalyser eller ett helhets perspektiv i form av Well-to-wheels (WtW) där både drivmedlets klimatnytta och fordonens effektivitet vägs in.

CEEAG hänvisar till *Direktivet vid upphandling av bilar och vissa kollektivtransporttjänster*, som just nu införs i svensk lag (se 2.4.7.75 och 2.4.7.80).

4. Paragraferna 77 och 78 är svårtydda

Vad menar kommissionen med dessa paragrafer? Det är viktigt att inte övertolka budskapet, utan istället begära förtydliganden och stämma av med andra medlemsländers (exempelvis Frankrike) syn.

- a) De skriver att *Indirect land-use change (ILUC) occurs when the cultivation of crops for biofuels, bioliquids and biomass fuels displaces production of crops for food and feed purposes*. Så är det inte per automatik. Om vi har en överproduktion av en gröda är det bra att den används, precis som kommissionen resonerar med RFNBO som är hållbar om den produceras med ett överskott av el. Vi menar att kommissionen bör utveckla denna definition.
- b) De fortsätter med att skriva: *The Commission will therefore, in principle, consider that support for biofuels, bioliquids, biogas and biomass fuels exceeding the caps defining their eligibility for the calculation of the gross final consumption of energy from renewable sources in the Member State concerned in accordance with Article 26 of that Directive, do not produce positive effects which outweigh the negative effects of the measure*. Detta är tyckande och inte vetenskap. Det räcker att gå till Lantmännen eller Adesso i Sverige för att visa att biodrivmedel producerade från överskott inte har indirekta effekter. Kommissionen kan revidera detta stycke genom att säga att man kräver en deklARATION som visar på en positiv klimateffekt. Parallellen till RFNBO är bra. Ett nytt drivmedel som kommissionen vill stödja, men bara om den uppfyller vissa krav; en kraftig GHG reduktion, och överskottsdel som en av "råvarorna".

5. Paragraf 161 förödande

Vi kopierar in paragraph 161 (under punkt **4.3.1.4.2**) i sin helhet. Den är potentiellt förödande mot de tekniklösningar som kommer att möjliggöra det svenska 2030-målet, och hålla tillbaka klimatutvecklingen med flera år. Det står:

The Commission considers that certain aid measures have negative effects on competition and trade that are unlikely to be offset. In particular, measures that incentivize new investments in natural gas-fuelled (including CNG and LNG) transport vehicles may lead to a reduction in greenhouse gas emissions and other pollutants in the short run but aggravate negative environmental externalities in the longer run, compared to alternative investments. In addition, aid for the acquisition of clean transport vehicles may unduly distort competition where it displaces investments into cleaner alternatives that are already available on the market, or where it locks in certain technologies, hampering the wider development of a market for and the use of cleaner technologies. Therefore, in those cases, the Commission considers that the negative effects on competition of aid for the acquisition or leasing of natural gas-fuelled clean transport vehicles such as CNG and LNG vehicles are unlikely to be offset.

Vi vet inte vilka tekniker som kommer att dominera (kommissionen menar förstås el och möjligtvis RFNBO), och framför allt har klimatet inte tid att vänta på att de slår igenom. Här förlitar sig CEEAG på tro och förhoppningar, och så kan man inte bedriva en grön industripolitik.

Samma resonemang återkommer i flera stycken (ex 186). Här bör Sverige kunna föra ett resonemang att det kommissionen i själva verket eftersträvar är statsstöd bara till tekniker som minskar utsläppen ur ett livscykelperspektiv. Bra. Naturgas, vätgas och el gjord på fossil energi borde automatiskt falla bort.

6. Är skogen nästa syndabock?

Paragraf 77 slutar med en mening som *Furthermore, the Commission will verify whether Member States took into account in the design of their support mechanisms the need to avoid distortions on the raw material markets from biomass support, in particular for forest biomass,* and footnotes 78 and 80 refers to the waste hierarchy. In the EU Forest Strategy there are a large number of limiting conditions that seem poorly adapted to sustainable forestry practices. We cannot further limit the raw material sources

Bryssel den 4 juli 2021

Jakob Lagercrantz
2030-sekretariatet