

Landsbygds-och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer:
LI2024/01687

Remiss av promemorian Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuel Aviation)

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Våra medlemsföretag och partners omfattar cirka 3000 energistationer för lätt och tung trafik och 6 raffinaderier. Branschen befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att bli klimatneutrala 2045. Två av Drivkraft Sveriges medlemmar producerar redan idag hållbart flygbränsle och en tredje är inom kort i gång med produktion i Sverige.

Drivkraft Sverige har fått förslag på remiss och har nedanstående att anföra, svaret omfattar främst de delar som avser flygbränsleleverantörer.

Sammanfattning

- Drivkraft Sverige välkomnar promemorian och införandet av en harmonisering av villkoren för hållbar lufttransport inom EU.
- Drivkraft Sverige tillstyrker att Energimyndigheten förslås som tillsynsmyndighet för flygbränsleleverantörer.
- Drivkraft Sverige vill påpeka att det kvarstår en hel del oklarheter i tillämpningen av förordningen, så som till exempel flexibilitetsmekanismer, hantering av överskott samt rapportering i Unionsdatabasen.

Drivkraft Sveriges kommentarer på några av förslagen i promemorian

Datum för tillämpning

Förordningen ska i huvudsak börja tillämpas den 1 januari 2025. Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2025.

Vilken tillsyn och av vem kommer tillsynen ske 1 januari och 1 maj 2025? Detta bör förtydligas och beskrivas. Om en retroaktiv process avses för denna tid behöver förslag för detta redovisas.

Unionsflygplats

Enligt förordningen är definitionen för en Unionsflygplats en flygplats som har fler än 800 000 passagerare eller godstrafik på mer än 100 000 ton frakt per år.

I Sverige var fem flygplatser kvalificerade 2022. Antalet unionsflygplatser kan variera år för år beroende på flygaktivitet, dessutom kan flygplatser anmäla sig som frivilliga att delta i systemet.

Det bör klargöras hur kartan för unionsflygplatser kommer att justeras och viken övergångsperiod som finns för att skapa operativa förutsättningar för leveranser av hållbara flygbränslen till dessa eventuellt tillkommande flygplatser.

Sanktionsavgifter

Enligt promemorians förslag ska en flygbränsleleverantör, som inte följer kraven i förordningen om minimiandel hållbart flygbränsle, betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton som saknas för att minimiandelen ska kunna anses uppfyllt. Samma metod ska även appliceras på syntetiska flygbränslen.

Drivkraft Sverige ser svårigheter med att bedöma genomsnittspriset på hållbara flygbränslen så som förslaget är skrivet i författningsförslaget 10 §. Enligt definitionen omfattar hållbara flygbränslen; syntetiska flygbränslen, biodrivmedel för flyg samt återvunna kolbaserade flygbränslen. En tydligare beskrivning på beräkningsmetodiken och inhämtningen av prisstatistik kommer krävas.

Flexibilitetsmekanismer

Fram till 2034 finns en flexibilitetsmekanism i förordningen som innebär att en flygbränsleleverantör kan leverera flygbränsle som innehåller högre andelar hållbara flygbränslen på vissa flygplatser för att kompensera för lägre andelar hållbara flygbränslen på andra flygplatser. Flygbränsleleverantörer ska rapportera ett viktat genomsnitt för alla unionsflygplatser som levererats till. Det är inte tydligt hur denna flexibilitetsmekanism praktiskt ska fungera.

Enligt ovan kan bränsleleverantören välja att leverera en större fysiskt volym hållbart flygbränsle till en unionsflygplats och sedan med massbalans kompensera för andra flygplatser. Betyder detta att det måste finnas fysiskt volym på alla unionsflygplatser eller att allokering av produkt, via papper/certifikat, är tillräcklig? Samtidigt har flygplatserna krav att tillhandahålla fysisk SAF och om det hanteras pappersvis av leverantör blir det svårt. Hur hanterar man dessutom det faktum att, flygplatserna som en bränsleleverantör distribuerar till, kan ligga i olika medlemsländer? En förtydligande och vägledning i hur detta ska fungera är nödvändig.

Överföring av överskott

Hur ska ett överskott av hållbara flygbränslen hanteras mellan olika rapporterings år? En sådan möjlighet att viktig för att öka flexibiliteten i systemet och optimera logistiken.

Unionsdatabasen

Enligt förordningen ska flygbränsleleverantörer varje år rapportera in data i Unionsdatabasen. Både konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle ska rapporteras i systemet. Idag är det inte möjligt att rapportera konventionella drivmedel i databasen.

Drivkraft Sverige är generellt starkt kritiska till det hastiga införandet av Unionsdatabasen. Informationen om databasens öppnande och funktion är och har varit mycket knapphändig. Det är vidare otydligt vilken data som ska registreras i systemet och vem den insamlade informationen ska delas med och i vilket syfte, vilket är en påtagligt risk för registrerande aktörer avseende konfidentiell data.

Åsa Håkansson

Produkt- och miljöexpert

Stockholm den 29 november 2024