

LI2024//01687

Klimatavdelningen
Enheten för drivmedel och hållbara bränslen

Informationsklass: K0

Yttrande angående kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (RefuelEU Aviation)

Sammanfattning

Energimyndigheten tillstyrker förslaget angående kompletterande bestämmelser i lag och förordning men lämnar vissa synpunkter:

- Energimyndigheten konstaterar att de föreslagna sanktionerna kan bli kraftfullare jämfört med avgiften för att inte uppfylla den tidigare nationella reduktionsplikten för flygfotogen. För att harmonisera sanktionsavgifterna inom hela EU vore det effektivt om medelpriserna för fossilt, hållbart och syntetiskt flygbränsle som kommer att publiceras årligen i byråns (EASA) rapport enligt artikel 13 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EU-förordningen) används.
- Möjlighet till nedsättning av sanktionsavgifter ska enbart gälla för luftfartygsoperatörer.
- Det saknas tydlighet om hur de fossila andelarna (och dess egenskaper) i flygbränslet ska granskas, då unionsdatabasen är en databas för förnybara bränslen och modulen för de fossila andelarna i flygbränslet inte är färdigställd.
- Det framgår inte av förslaget hur eventuella sanktionsavgifter ska främja hållbara flygbränslen.
- Energimyndigheten bedömer att nedprioritering av andra arbetsuppgifter kommer att krävas för att kunna bemanna och finansiera implementeringen av regelverket innan tillsynsavgifterna är på plats.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten välkomnar förslaget att öka inblandningen av hållbara flygbränslen i Europa och att det införs kompletterande bestämmelser för att förtydliga vissa delar av EU-förordningen. Utsläppen från lufttransporter har ökat

sedan år 1990¹ och Energimyndigheten ser därför positivt på att det införs ett styrmedel som kan minska utsläppen av växthusgaser inom hela EU. Det underlättar och skapar även nya marknadsförutsättningar för hållbara flygbränslen. Energimyndigheten tillstyrker förslagen till lag och förordning i Sverige men vill lämna vissa synpunkter.

Specifika synpunkter

Kraftfullare sanktioner att vänta

För att harmonisera sanktionsavgifterna inom hela EU vore det effektivt om medelpriserna för fossilt, hållbart och syntetiskt flygbränsle som kommer att publiceras årligen i byråns (EASA) rapport enligt artikel 13 i EU-förordningen används. Enligt 10–12 §§ i lagförslaget ska sanktionsavgiftens storlek beräknas genom att multiplicera merkostnaden för hållbara flygbränslen (eller syntetiskt flygbränsle) jämfört med fossil flygfotogen med två. Energimyndigheten erfar utifrån kontrollstationen 2022² att merkostnaden för att uppfylla den svenska reduktionsplikten har varit större än reduktionspliktsavgiftens storlek vilket har inneburit att vissa flygbränsleleverantörer valt att avstå från att blanda in hållbart flygbränsle och i stället betalat avgiften. Den nya modellen för sanktionsavgifter bedöms därför bidra till starkare efterlevnad av det nya inblandningskravet. Det är också positivt att avgiften inte är en konstant, utan baseras på marknadsförutsättningar. Värt att notera är att priset för hållbart flygbränsle (SAF) på den europeiska marknaden har minskat under de senaste två åren³.

Sanktionsavgifter får endast sättas ned för luftfartygsoperatörer

I artikel 12.2 i EU-förordningen beskrivs undantag för sanktionsavgifter för luftfartygsoperatörer. Det finns inget sådant motsvarande undantag för flygbränsleleverantörer eller unionsflygplatsledningens enheterna. I 18 § i lagförslaget anges ett generellt undantag, vilket kan tolkas som att alla typer av aktörer som berörs av lagförslaget kan undantas av sanktionsavgifterna. Energimyndigheten föreslår därför att 18 § förtydligas så att enbart luftfartygsoperatörerna kan undantas från sanktionsavgifter.

Otydligt hur de fossila andelarna flygbränsle ska granskas

Enligt artikel 10 i EU-förordningen ska flygbränsleleverantörerna senast den 14 februari varje rapporteringsår ha lämnat uppgifter om flygbränslet i unionsdatabasen. Uppgifterna som ska lämnas in är bland annat den totala mängden flygbränsle vilket är en blandning av fossilt och förnybart flygbränsle. Energimyndigheten föreslås, senast 31 mars samma år, redovisa beloppsnivån på eventuella sanktionsavgifter för att inte uppfylla inblandningskravet till regeringen baserat på uppgifterna i unionsdatabasen. Energimyndigheten vill uppmärksamma att det inte tydligt framgår hur de fossila andelarna och dess egenskaper som till exempel svavelhalt, som flygbränsleleverantörerna ska

¹ [Utsläpp från flygplan och fartyg: fakta och siffror \(grafik\) | Ämnen | Europaparlamentet](#)

² Energimyndigheten "Kontrollstation för reduktionsplikten 2022. Delrapport 2 av 2" ER 2022:15 (2022)

³ [Biodrivmedel och fasta biobränslen \(energimyndigheten.se\)](#)

rapportera in i unionsdatabasen är tänkta att granskas, då unionsdatabasen endast hanterar förnybara bränslen enligt artikel 31a i direktiv (EU) 2018/2001 (förnybartdirektivet). Enligt en arbetsgrupp under EU-kommissionen ska en modul till unionsdatabasen tas fram för de fossila andelarna flygbränsle. Då denna modul ännu inte är färdigställd, skapar det osäkerhet för aktörerna och otydlighet hos tillsynsmyndigheterna.

Förtydliga förutsättningarna till undantag för sanktionsavgifter

I 18 § i lagförslaget anges undantag för sanktionsavgiften. Där föreslås att ”om överträdelsen är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift, ska avgiften helt eller delvis sättas ned.” Enligt artikel 12.2 i EU-förordningen beskrivs undantagen för sanktionsavgifter för luftfartygsoperatörer som exceptionella och oförutsebara omständigheter. Energimyndigheten föreslår därför att tydliggöra och komplettera definitionerna i författningsförslaget, så att det reflekterar betydelsen i EU-förordningen och tolkningen i promemorian.

Tydliggör att sanktionsavgifterna främjar hållbara flygbränslen

Det är i nuvarande förslag till kompletterande bestämmelser otydligt hur allokering av sanktionsavgifter ska genomföras för att Sverige ska kunna uppfylla de krav som följer av artikel 12.10 i EU-förordningen. Enligt artikeln ska medlemsstaterna sträva efter att intäkterna från sanktionsavgifterna eller dess motsvarande ekonomiska värde, används för att stödja forsknings- och innovationsprojekt inom hållbara flygbränslen, möjliggöra produktion av hållbara flygbränslen eller mekanismer för att överbrygga prisskillnaden mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen. Därutöver ska medlemsstaterna enligt artikel 12.10 senast den 25 september 2026 och därefter vart femte år, offentliggöra en rapport om sammanlagda intäkter från sanktionsavgifterna och nivån på de medel som har använts eller anslagits till att stödja forsknings- och innovationsprojekt inom hållbara flygbränslen, produktion av hållbara flygbränslen eller politik som stöder mekanismer som överbryggar prisskillnaden mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen. I 19 § i lagförslaget står det att sanktionsavgiften tillfaller staten. Energimyndigheten föreslår därför att det tydliggörs hur Sverige ska uppfylla kravet i artikel 12.10 i EU-förordningen, genom att sanktionsavgifterna eller dess motsvarande ekonomiska värde går till forskning- och innovationsprojekt, produktion av hållbara flygbränslen eller mekanismer som främjar hållbara flygbränslen. Det behövs långsiktighet och kontinuitet vid främjande av hållbara flygbränslen, vilket även behöver beaktas vid allokeringen av eventuella sanktionsavgifter.

Förslag att förtydliga författningsförslaget

I 8 § framgår det att rapportering *enligt artiklarna 7.3 och 8 EU-förordningen ska ske till Transportstyrelsen*, vilket inte på ett tydligt sätt anger vilka aktörer bestämmelsen avser och borde därför utökas med benämningarna flygplatsansvarig/luftfartygsoperatör för att göra förordningen mer lättläst och tydlig.

I artikel 11.7 i EU-förordningen står det att ansvarig medlemsstat för flygbränsleleverantören är den medlemsstat, där aktören har sin huvudsakliga verksamhetsort. Energimyndigheten föreslår därför att det i förslag till förordning förtydligas för flygbränsleleverantörerna att tillsynen och eventuella avgifter sker inom Sverige för den flygbränsleleverantör som har sin huvudsakliga verksamhet i Sverige.

Initialt arbete med implementering leder till viss nedprioritering av andra arbetsuppgifter.

Enligt 17 § i förslag till förordning kan tillsynsmyndigheterna meddela föreskrifter om avgifter för myndighetens kostnader för prövning och tillsyn. Innan systemet med tillsynsavgifter är på plats, bedömer dock Energimyndigheten att initialt föreskriftsarbete och framtagande av systemkopplingar mellan unionsdatabasen och diariesystem kan komma att leda till att andra arbetsuppgifter behöver prioriteras ned.

Beslut i detta ärende har fattats av den tillförordnade generaldirektören Caroline Asserup. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit den tillförordnade avdelningschefen Sara Sundberg, ställföreträdande chefsjuristen Rebecka Thuresson samt enhetschefen Johan Karlhager. Föredragande har varit handläggaren Åsa Johansson.

Detta beslut är elektroniskt signerat i Energimyndighetens ärendehanteringssystem och saknar därför underskrift.