

Avdelningen för systemanalys, försörjningstrygghet och statistik  
Enheten för trygg energiförsörjning  
Pelle Derewecki  
016-544 20 00  
hbk@energimyndigheten.se

Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten

## Yttrande angående EU-kommissionens förslag till ReFuelEU Aviation

### Sammanfattning

Energimyndigheten har getts tillfälle att yttra sig över EU-kommissionens förslag ReFuelEU Aviation.

Energimyndigheten välkomnar EU-kommissionens förslag ReFuelEU Aviation som är en del av EU-kommissionens gröna giv och lagstiftningspaketet Fit for 55.

- Energimyndigheten ser positivt på ambitionen att öka inslaget av hållbara bränslen inom flyget inom hela EU genom införandet av kvotplikt för flygbränslen.
- Energimyndigheten stödjer inte den del av förslaget som förhindrar nationell lagstiftning med högre ambitioner utöver det som föreslås i rättsakten.
- Energimyndigheten anser inte att det är ändamålsenligt att ha ett delmål om syntetiskt flygbränsle (RFNBO) eftersom det riskerar att försämra kostnadseffektiviteten.
- Energimyndigheten stödjer inte förslaget att även flygplatserna och flygbolagen ska utföra rapporteringen eftersom det ökar den administrativa bördan.

### Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten välkomnar att EU-kommissionen presenterar detta lagstiftningspaket som ska stötta omställningen till ett klimatneutralt samhälle på sikt. Energimyndigheten ser i huvudsak positivt på förslaget att införa kvotplikt inom EU för flygbränsle, men har starka synpunkter på hur kraven utformas.

**Övergripande synpunkter om lagstiftningspaketet Fit for 55**

Detta förslag är en del av EU-kommissionens lagstiftningspaket, Fit for 55, vars huvudsakliga syfte är att bidra till att uppnå klimatmålet om 55 procent minskade växthusgasutsläpp till 2030 jämfört med 1990.

Energimyndigheten anser att det huvudsakliga styrmedlet för att minska utsläpp av växthusgaser bör vara att prissätta utsläppen, vilket kan göras med hjälp av koldioxidskatter eller genom EU:s system med handel med utsläppsrätter (EU ETS). Det finns behov av annan styrning för att uppnå detta mål, men det finns också anledning till viss återhållsamhet med alltför detaljerad styrning på EU-nivå.

Energimyndigheten noterar att EU-kommissionen inte tagit fram någon konsekvensanalys för Fit for 55 som helhet, utan separata analyser görs för varje lagstiftningsförslag. Det är svårt att bedöma helheten och vilken betydelse och påverkan de olika förslagen har i förhållande till varandra.

Energimyndigheten anser att man bör sträva efter att ta ett helhetsgrepp under förhandlingsarbetet och att synka de olika förslagen med varandra.

Energimyndigheten bedömer att det är viktigt att sträva efter att ensa i lagstiftningen, i syfte att undvika dubbelregleringar. Det kan handla om krav som återfinns i flera rättsakter, samt även krav på rapportering och statistik. Detta för att undvika ökad administration och ökade kostnader.

**Specifika synpunkter ReFuelEU Aviation**

Förslaget ställer krav på att en viss andel SAF (Sustainable Aviation Fuels) ska blandas in i det fossila flygbränslet, så kallad kvotplikt. Den svenska reduktionsplikten för flygfotogen som trädde i kraft 1 juli 2021 ställer istället krav på att minska växthusgasutsläppen från flygbränslet med en viss procentsats. Eftersom EU:s klimatmål och transportmålet i förnybartdirektivet är formulerat som utsläppsminskning hade Energimyndigheten fördragit att även kvotplikten för flyget formulerats som ett krav på minskning av växthusgasutsläpp och inte krav på bränsleinblandning i volymprocent. Mål om utsläppsminskning skapar bättre förutsättningar att hålla nere kostnaderna i och med att marknaden själv får styra bästa möjliga väg för att nå det givna målet.

I förslaget framgår att den föreslagna förordningen ersätter alla nationella eller regionala krav för användningen av hållbara bränslen. Energimyndigheten bedömer att det därmed blir svårt för Sverige att behålla det nationella reduktionspliktssystemet för flygbränsle parallellt med ReFuelEU Aviation. Den svenska reduktionsplikten för flygbränsle infördes 1 juli 2021 och sträcker sig till 2030. Reduktionsplikten har en högre miljöambition än ReFuelEU Aviation under perioden 2025 till 2030. I ReFuelEU Aviation ges möjligheten för bränsleleverantörerna och flygbolagen att genom egen policy och egna miljömål sträva mot högre inblandning. Därmed hade Energimyndigheten hellre sett att förslaget sätter en minimumnivå för inblandning av SAF och istället ger Sverige

och andra medlemsländer förutsättningar att kunna införa nationella mer långtgående krav, liksom den svenska reduktionsplikten.

Från år 2030 finns det i förslaget ett delmål om att en del av den inblandade mängden SAF ska komma från syntetiskt flygbränsle (RFNBO). Energimyndigheten ställer sig inte bakom krav på ett sådant delmål. Det finns anledning till viss återhållsamhet med alltför detaljerad styrning på EU-nivå. Huvudsyftet av Fit 55 är att uppnå en 55 procentuell utsläppsminskning och en direktstyrning av vad som ska ingå i inblandningen bör undvikas. Det finns risk att förslaget om delmål kan försvåra omställningen till klimatneutralt flyg på grund av lägre kostnadseffektivitet. Därför anser vi att eventuella delmål om en viss andel av RFNBO från 2030 bör ändras till ett frivilligt delmål.

Enligt förslaget är det bränsleleverantörerna som ska tillse att SAF levereras till unionsflygplatserna och rapportera in, men förslaget ställer även krav på rapportering från flygplatserna och flygbolagen. Energimyndigheten ser särskilda svårigheter med inrapportering från flygbolagen och skulle hellre se att rapporteringen hanterats av bränsleleverantörerna. Detta för att undvika ökad administration, ökade kostnader och risk om dubbelrapportering av mängderna. Bränsleleverantörer har idag uppsatta system för administration och rapportering. Att lägga den bördan på flygplatser och flygbolag kommer försvåra inhämtning av uppgifter, då även utländska flygbolag som nyttjar unionsflygplatser behöver rapportera in uppfyllandet av kraven i förslaget. Enligt förslaget i skäl (21) och i artikel (5) ställs krav att flygbolagen ska tanka före avfärd från en unionsflygplats. Det bör i sig minska risken för ekonomitankning (bunkring) av flygbränsle.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Robert André. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit chefjuristen Rikard Janson, avdelningschefen Gustav Ebenå och enhetschefen Sara Sundberg. Föredragande har varit handläggaren Pelle Derewecki.

Robert André

Pelle Derewecki