

**Landsbygds- och infrastrukturdepartementet**

Diarienummer LI2024/01687

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

li.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss av promemorian Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransportPreem AB
StockholmPostadress
Preem AB,
112 80 StockholmBesöksadress
Warfvinges väg 45,
112 51 StockholmT +46 (0) 10-450 10 00
F +46 (0) 10-450 10 20

Preem AB har fått följande förslag på remiss och tackar för möjligheten att inkomma med ett yttrande. Svaret omfattar främst de delar som avser flygbränsleleverantörer och rollen som flygbränsleproducent.

Om Preem AB

Preem AB är Sveriges största drivmedelsproducent och våra produkter har, med 80 procent av produktionskapaciteten i Sverige, en stor betydelse för att bil-, sjö- och flygtransporterna ska fungera. Som en stor aktör har vi ett viktigt ansvar och möjlighet att även vara en del av lösningen för att minska Sveriges klimatavtryck.

Det gör vi genom att öka produktionen av förnybara drivmedel och genom att säkerställa att vår produktion sker på ett energieffektivt sätt och med minsta möjliga koldioxidutsläpp. Preems mål är att producera fem miljoner kubikmeter förnybara drivmedel senast 2035, utifrån den långsiktiga målsättningen att Preems verksamhet då ska vara klimatneutral sett till hela värdekedjan.

Under 2023 tog Preem ett investeringsbeslut på 5,5 miljarder för ytterligare produktion av 1,2 miljoner kubikmeter förnybara produkter varav hälften, 600 000 kubikmeter är planerat för förnybart flygbränsle, även kallat HEFA-SAF. Produktionen är planerad att vara i gång i slutet av 2028.

Preem AB har fått följande förslag på remiss och har nedanstående att anföra, svaret omfattar främst de delar som avser flygbränsleleverantörer och rollen som flygbränsleproducent.

Sammanfattning

- Preem AB välkomnar promemorian och införandet av en harmonisering av villkoren för hållbar lufttransport inom EU.
- Preem AB tillstyrker att Energimyndigheten föreslås som tillsynsmyndighet för flygbränsleleverantörer.

- Preem AB vill påpeka att det kvarstår en hel del oklarheter i tillämpningen av förordningen som skulle behöva klargöras. Det gäller exempelvis gällande definitionen på bränsleleverantör, implementationen av flexibilitetsmekanismen, uträkning av sanktionsavgiften samt rapportering i Unionsdatabasen.
- Preem AB förordar att flexibilitetsmekanismen inte ska gälla utanför landets gränser, det vill säga att volymer som tillförts unionsflygplatser i andra länder inte ska kunna allokeras till Sverige.
- Preem AB anser att flexibilitetsmekanism bör införas för möjlighet till överföring av överskott liknande den som idag finns för den svenska reduktionsplikten för bensin och diesel.
- Preem AB förordar att tillgång till unionsflygplatser säkerställs också för nya aktörer utifrån ett likabehandlingsperspektiv.

Definitionen av flygbränsleleverantör

I författningsförslaget (lag) 3 § anges att definitionen för en flygbränsleleverantör är den samma som i EU förordningen, det vill säga en bränsleleverantör enligt definitionen i artikel 2.38 i direktiv (EU) 2018/2001 som levererar flygbränsle eller vätgas för luftfart på en unionsflygplats.

Enligt direktiv (EU) 2018/2001 är det en enhet som levererar bränsle till marknaden och som ansvarar för överföring av bränsle genom en punkt för punktskatteuppbörd, eller om det är vederbörligen motiverat, annan relevant enhet som utsetts av en medlemsstat.

Preem AB rekommenderar att det klargörs att flygbränsleleverantören är den enhet som äger bränslet innan det går in i slutanvändarens tankfyllningsventil för flygplanet. Denna tolkning skulle även omfatta flygbolag som har skapat en separat enhet som köper/säljer/handlar bränsle, inklusive försäljning av bränsle till flygbolaget som dess slutanvändare.

Sanktionsavgifter

Enligt promemorians förslag ska en flygbränsleleverantör, som inte följer kraven i förordningen om minimiandel hållbara 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.

Preem AB 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. Utifrån att kostnaden för att producera olika typer av hållbart flygbränsle skiljer sig åt behövs det ett förtydligande kring detta.

Preem AB förordar en tydligare beskrivning på beräkningsmetodiken och efterfrågar hur inhämtningen av prisstatistik kommer gå tillväga.

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 dock inte tydligt hur denna flexibilitetsmekanism praktiskt ska fungera.

Enligt ovan kan bränsleleverantören välja att leverera en större fysisk volym hållbart flygbränsle till en unionsflygplats och sedan med massbalans kompensera för andra flygplatser. Det är oklart om det betyder att det måste finnas fysisk volym på alla unionsflygplatser eller att allokering av produkt, via papper/certifikat, är tillräcklig. Det samtidigt som unionsflygplatserna har krav att tillhandahålla fysisk SAF och om det av bränsleleverantören hanteras pappersvis blir det svårt. Hur hanterar man dessutom det faktum att, flygplatserna som en bränsleleverantör distribuerar till, kan ligga i olika medlemsländer. Det är därför av stor vikt att kraven på flygplats, flygbolag och leverantör behöver hänga ihop.

Med en väldigt fri flexibilitetsmekanism skulle aktörer kunna köpa in hållbart flygbränsle enbart till ett fåtal unionsflygplatser med stort genomslag och därmed undanröja behov av tillförsel till exempelvis alla unionsflygplatser i Norden. Preem AB anser att det är av stor vikt att det finns en flexibilitet till en början men förordar att flexibiliteten inte ska gälla utanför landets gränser, dvs att volymer som tillförts unionsflygplatser i andra länder inte ska kunna allokeras till Sverige.

Preem AB anser att ett förtydligande behövs och en vägledning i hur detta ska fungera är nödvändig.

Överföring av överskott

I promemorian står det inget om hur ska ett överskott av hållbara flygbränslen hanteras mellan olika rapporteringsår. Det skulle kunna tolkas som att det inte är tillåtet att göra en överföring av överskott.



Det är olyckligt då en sådan möjlighet att viktig för att öka flexibiliteten i systemet och optimera logistiken. Preem AB anser att en sådan flexibilitetsmekanism bör införas liknande den som idag finns för den svenska reduktionsplikten för bensin och diesel.

Unionsdatabasen

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

Preem AB är generellt starkt kritiska till det hastiga införandet av Unionsdatabasen där 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 påtaglig risk för registrerande aktörer avseende konfidentiella data.

Tillgång till unionsflygplatser

Tillgången till infrastrukturen på unionsflygplatserna är idag begränsad för nya aktörer då det idag är något av ett oligopol där ett fåtal stora flygbränsleleverantörer distribuerar bränsle på flygplatserna. De har byggt upp lösningar och system som gör det svårt för andra, framför allt mindre aktörer att komma in.

För att öka konkurrensen och undvika onödiga mellanhänder anser Preem AB att det är av stor vikt att nya aktörer får möjlighet att kunna leverera in till flygplatserna fram till flygplanets ving utan att behöva bygga ny infrastruktur. Istället är det viktigt att alla aktörer ska kunna ta del av den uppbyggda infrastrukturen på lika villkor.

Datum för tillämpning

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

En sådan ordning gör det otydligt gällande vilken tillsyn och av vem tillsynen kommer ske mellan 1 januari och 1 maj 2025. Detta bör förtydligas och beskrivas. Detta är extra viktigt utifrån att det råder oklarheter kring många delar gällande tillämpningen av förordningen som är beskrivet ovan.

Dessutom är det av stor vikt att om en retroaktiv process avses för denna tid behöver förslag för detta redovisas.

Med vänlig hälsning

Magdalena Streijffert, Public Affairs Manager Preem AB