

Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) – remissvar från 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets förslag

2030-sekretariatet tillstyrker huvudsak [regeringens förslag](#) om kompletterande bestämmelser till ReFuelAviation, dock med följande justeringar och kompletteringar:

- Regeringen bör tydliggöra att sanktionsavgifterna när nivåerna SAF inte nås, ska gå till flygets omställning – såsom EU rekommenderar.
- Möjligheten att avstå från att ta ut sanktionsavgifter när kvotkraven inte uppnås bör strikt begränsas, så att det inte blir en utväg för bränsleaktörerna, vilket delvis varit fallet med den hittillsvarande nationella reduktionsplikten för hållbart flygbränsle.
- Sverige bör på frivillig väg anknyta statliga flygplatser till förordningens krav på tillhandahållande av förnybara drivmedel för flyg, dock med möjlighet att fysiskt uppfylla kraven på annan svensk flygplats. Också statligt stöd till regionala flygplatser bör kopplas till tillgängliggörande av hållbara flygbränslen. Detta är i linje med direktivet som tydligt anger att "Det finns enligt förordningen möjlighet för en flygplats som inte uppfyller kriterierna för unionsflygplats att frivilligt ansluta sig till regelverket."
- Sverige riskerar med ReFuelAviations upplägg att bli sist kvar i det fossila, eftersom kraven kan uppnås genom att överprestera på mer centralt belägna flygplatser. För att stimulera svensk omställning bör denna möjlighet minimeras i tid och omfattning, bl.a. i den slutliga utformningen av "book-and-claim".
- Sverige bör komplettera införandet av ReFuelAviation med stimulans för att öka inhemsk produktion och användning av hållbara flygbränslen. Det sker förslagsvis med investeringsstöd genom t.ex. , Industrikivet och Klimatkivet, gröna krediter och en förstärkt nationell efterfrågan genom att statliga myndigheter åläggs att köpa in förnybara flygbränslen motsvarande sitt samlade flygande från år 2025.

ReFuelAviation är beslutad, men en översyn bör ske relativt snart, i linje med FN:s krav på skärpta klimatåtaganden för COP30. Särskilt gäller det nivån för förnybart flygbränsle år 2030, som bör sättas betydligt högre än de 6 procent som nu beslutats. Sverige, Finland och Norge har alla beslutat nivån 30 procent för 2030, vilket EU bör närma sig.

Nivån bör uttryckas som *reduktionsplikt*; hur mycket klimatpåverkan ska minska jämfört med det fossila, inte andelen drivmedel (kvotplikt). Kraven bör gälla allt flygbränsle som tankas inom EU, både för att få största möjliga klimateffekt och för att undvika att mindre flygplatser väljs för att slippa det kostnadsdrivande kravet på förnybart flygbränsle.

Bakgrund till förslaget

EU-förordningen ReFuelAviation omfattar alla flyg som avgår från en unionsflygplats inom EU; en flygplats med över 800 000 passagerare eller godstrafik på mer än 100 000 ton frakt

per år. Här ska bränsleleverantörerna årligen uppfylla miniminivåerna, som 2025 är 2 procent hållbara flygbränslen (SAF), vilket 2030 höjs till 6 volymprocent, då kompletterat med krav på 0,7 volymprocent syntetiska flygbränslen. Slutåret 2050 ska nivån vara 70 volymprocent SAF, varav minst 35 volymprocent syntetiska flygbränslen. Fem svenska flygplatser uppfyllde 2022 kriterierna för en unionsflygplats: Göteborg Landvetter, Luleå Kallax, Malmö Sturup, Stockholm Arlanda och Stockholm Bromma.

Med hållbara flygbränslen (Sustainable Aviation Fuels, SAF) avses

- a) syntetiska flygbränslen,
- b) biodrivmedel för flyg, eller
- c) återvunna kolbaserade flygbränslen

Biodrivmedel baserade på livsmedels- och fodergrödor räknas inte.

Kravet på tankning gäller inte flygningar för samhällsviktiga uppgifter som t.ex. militära ändamål, brandbekämpning, sjuktransporter och polisen. Flygplatserna ska i sin tur se till att nödvändig infrastruktur finns på plats som möjliggör tankning av hållbara flygbränslen. Till och med 2034 kan leverantörerna leverera flygbränsle som innehåller högre andelar hållbara flygbränslen på vissa flygplatser för att kompensera för lägre andelar på andra.

Bränslebolag som inte uppnår kravnivåerna ska beläggas med sanktionsavgifter motsvarande den dubbla genomsnittliga skillnaden mellan priset på fossila flygbränslen och SAF. Dock kan avgiften sättas ned eller tas bort om operatören kan visa att skyldigheten att uppfylla kraven som föranlett avgiften orsakats av exceptionella och oförutsedda omständigheter utanför operatörens kontroll.

Medlemsstaterna ska sträva efter att intäkterna från sanktionsavgifterna används för att stödja forsknings- och innovationsprojekt på bl.a. området hållbara flygbränslen, för att minska prisskillnaderna mellan hållbara och fossila flygbränslen. Senast den 25 september 2026, och därefter vart femte år, ska medlemsstaterna offentliggöra en rapport om användningen av de sammanlagda intäkterna från sanktionsavgifterna och informera om åtgärder för att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara och fossila flygbränslen.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft 1 maj 2025, första redovisning 31 mars 2026.

Avslutande ord

2030-sekretariatet tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag, som vi tillstyrker med ovanstående förbättringsförslag, där vi också tillåter oss att ge förslag på hur ReFuelAviation kan utvecklas för att säkerställa en påskyndad utsläppsminskning från flyget. Vi ser flyget som en viktig del av framtidens hållbara mobilitet, och är därför mycket angelägna att dess klimatpåverkan minskar betydligt snabbare än med nuvarande lagkrav.

Stockholm den 29 november 2024

Mattias Goldmann
2030-sekretariatet