

Konsekvensutredning angående Statens Energimyndighets förslag till föreskrifter om tillsynsavgifter för tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen dnr 2025-005705 - Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av förslaget

Som en del av den svenska implementeringen av ReFuelEU Aviation, föreslår Energimyndigheten en ny föreskrift om tillsynsavgifter för tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen. En timbaserad taxa på 1 000 kronor föreslås, baserad på Energimyndighetens gällande schablontimpenning. En löpande timtaxa ger en proportionerlig kostnadsmodell för flygbränsleleverantörerna, då de enbart betalar för den faktiska tillsynen.

Sammanfattning av 2030-sekretariatets synpunkter

2030 tillstyrker en tillsynsavgift enligt gällande schablon, och menar att Energimyndigheten resonerat klokt kring varför det är bästa lösningen. Vi beklagar att föreskrifterna föreslås att träda i kraft efter att föreslagen lag och förordning trätt i kraft, då Energimyndigheten först i slutet av november 2024 blev tillsynsmyndighet för flygbränslen.

Vi vill dock övergripande avge följande kommentarer:

- ”Eftersom **reduktionsplikten för flygfotogen är föreslagen att tas bort**, kan vissa resurser komma att frigöras senare under 2025”, skriver Energimyndigheten. När regeringen lade propositionen med denna innebörd, som ännu inte trätt i kraft, var förståelsen att EU:s ReFuelEU Aviation skulle vara fullt gällande för helåret 2025 och därefter kräva en stegvis höjning av andelen hållbara flygbränslen (SAF). Det pågår nu från ledande flygbolags sida ett intensivt arbete med att senarelägga detta, innebärande att grundpremisen för att avskaffa reduktionsplikten för flyget är osäker. Mot den bakgrunden bör Sverige behålla möjligheterna för att nationellt verka för flygets omställning i avvaktan på att EU-reglementet fullt ut införs.
- ”**Fem flygbränsleleverantörer** har nu identifierats för tillsyn inom Sverige, men detta antal kan ändras i takt med att marknaden utvecklas (Air BP Sweden Aktiebolag, Hjelmcö Oil Aktiebolag, Sasoil Sweden Aktiebolag, Shell Aviation Sweden AB, World Fuel Services Europe LTD)”. Vi önskar se samtliga dessa aktörer som entydigt behjälpliga i skiftet till hållbara flygbränslen, och önskar att det den planerade tillsynen redovisas transparent så att var och en själv kan granska och bedöma respektive bolags agerande.
- **Nya aktörer inom hållbara flygbränslen** har återkommande angett att tillgången till ”airside” för att kunna leverera sådana bränslen begränsats av ovan nämnda bolag. Det

bör i myndighetens tillsyn ingå en granskning av hur det kan underlättas för nya aktörer att etablera sig på marknaden.

- EU har tidigare slagit fast att varje unionsflygplats måste uppfylla samma krav, men ökar nu friheten för hur målen ska uppnås. Vi är inte motståndare till ökad flexibilitet, men menar att det bör motsvaras av ökade krav på totalen. EU [anger](#) därtill att “*Nevertheless, aviation fuel suppliers and aircraft operators are free to supply and use larger quantities of SAF.*” Det vore givetvis positivt, och kan då förväntas användas i marknadsföringssyfte, vilket i sin tur underlättar för flygresenären att göra mer hållbara val. Utifrån detta är det angeläget att det per **bränsleleverantör, flygbolag och flygplats finns sådan statistik**, transparent tillgänglig och med Energimyndigheten som avsändare – såsom man redan gör med drivmedel för vägtrafik.
- Endast Unionsflygplatser omfattas formellt av kraven, men [EU-kommissionen anger att andra flygplatser kan anslutas till kraven](#). Sverige bör, i linje med tidigare utredaren och finansmarknadsminister Peter Normans förslag, koppla statlig medfinansiering av regionala flygplatser till att så sker.
- Flera **processer inom ReFuelAviation ska ses över**, vilket [enligt EU-kommissionen](#) framför allt ska ske inom spårbarhet, transparens, minskad administrativ börda och förenklad rapportering. Energimyndigheten bör som tillsynsmyndighet ansvara för Sveriges position i detta arbete, med utgångspunkt i att klimatomfattig integritet ska be-hållas och förstärkas, medan administrativt arbete minimeras.

Slutord

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå EU:s klimatkrav och Sveriges nationella klimatmål för 2030. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

2030-sekretariatet tackar för möjlighet att ge synpunkter på det remitterade förslaget. Vi bistår fortsatt gärna i arbetet med att nå nationella klimatmål, EU:s klimatkrav och internationella klimatöverenskommelser, på ett sätt som bidrar till att konkurrenskraften stärks, sårbarheten minskar och hela landet utvecklas.

För 2030-sekretariatet den 12 maj 2025

Mattias Goldmann