

Till: Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson

2 maj 2024

Hemställan om att regeringen ska utse Statens energimyndighet som behörig myndighet för ReFuel Aviation och FuelEU Maritime

Med anledning av den nära förestående implementeringen av EU-förordningarna FuelEU Maritime samt ReFuelEU Aviation i Sverige och därmed införande av nödvändiga förändringar i svensk lagstiftning önskar Drivkraft Sverige, Energigas Sverige, Svensk Sjöfart och Transportföretagen Flyg genom denna hemställan gemensamt framföra följande argument för att regeringen ska utse Statens energimyndighet till ansvarig myndighet:

- FuelEU Maritime och Refuel EU Aviation är båda EU-förordningar som kommer ur EU:s Fit-for-55 paket vars syfte är att tillhandahålla ett sammanhängande och stabilt ramverk för att uppnå EU:s klimatmål. FuelEU Maritime och ReFuelEU Aviation är båda EU-förordningar med syfte att bidra till klimatomställningen och minskade utsläpp för sjöfart respektive flyg. Transportstyrelsens arbete inom transportområdet omfattar idag inte det primära syftet med förordningarna och därmed saknas de krav på kompetens och erfarenhet som ställs på en tillsynsmyndighet.
- Energimyndigheten är idag tillsynsmyndighet för;
Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen
Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel
Drivmedelslag (2011:319) (delad tillsyn mellan Energimyndigheten och Transportstyrelsen, där bl.a. rapportering av levererade bränslen och utsläppsminskningar ligger hos Energimyndigheten)
- FuelEU Maritime innebär krav på minskad växthusgasutsläppsintensitet för fartyg. Verktygen som aktörer som träffas av regelverket kan använda är växthusgasberäkningar enligt RED (Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen), tillsammans med diverse specialregler kopplad till det specifika fartygets tekniska egenskaper och driftsförhållanden. Det kan därför finnas ett behov av att Energimyndigheten ges stöd från Transportstyrelsen i frågor som berör fartygens tekniska egenskaper och driftsförhållanden. Dock är, återigen, sådan kunskap inte det primära.
- Tillsynen för förordningarna kräver liknande kunskap och erfarenhet som i huvudsak finns hos Energimyndigheten som tillsynsmyndighet för ovan nämnda lagar. FuelEU Maritime och Refuel EU Aviation kan ses som reduktionsplikt alternativt kvotplikt på EU-nivå för sjöfart och flyg.

- Lag om reduktionsplikt gäller för både bensen, diesel och flygfotogen. Därmed hanterar Energimyndigheten idag redan nationella regelverk nära besläktade med FuelEU maritime och Refuel EU Aviation. Det kommer med andra ord att finnas stora samordningsfördelar som leder till effektivare hantering, minskad administration och utnyttjande av befintlig kompetens och erfarenhet.
- Att ge Energimyndigheten i uppdrag att hantera FuelEU Maritime och Refuel EU Aviation innebär en mer (kostnads)effektiv lösning då tillsynen av förordningarna kräver liknande kompetens som idag finns hos Energimyndigheten kopplad till hållbarhetslagen, reduktionsplikten, drivmedelslagen.
- På sikt kommer även ETS 2 att implementeras, vilket innebär krav på utsläppsrätter för vägtransport. Låt tillsyn gällande energi-/bränsle- och drivmedelsanvändning samt klimatutsläpp göras av Energimyndigheten.
- Transportstyrelsen saknar relevant erfarenhet kopplad till energianvändning, minskade klimatutsläpp, utsläppsberäkningar, hantering av rapportering för drivmedel och bränslen. m.m. men kan stödja Energimyndigheten i t.ex. FuelEU Maritime i frågor som berör erfarenhet av sjötransport, fartyg och annat.

Med vänliga hälsningar,

Jessica Alenius, VD DRIVKRAFT SVERIGE

Maria Malmkvist, VD ENERGIGAS SVERIGE

Anders Hermansson, VD SVENSK SJÖFART

Marcus Dahlsten, VD TRANSPORTFÖRETAGEN FLYG