

Remissyttrande f3: Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart (Ds 2026:11)

1. Inledning: f3s övergripande inställning till förslagen i handlingsplanen

f3 välkomnar utredningen *Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart* och delar i stora delar dess analys av de utmaningar som präglar omställningen av flyg- och sjöfartssektorn. Utredningen ger en god beskrivning av hur den ökande efterfrågan på hållbara drivmedel i grunden är ett resultat av politiska beslut, samtidigt som marknaden i dag saknar förutsättningar att bära de kommersiella risker som följer av kapitalintensiva produktionsanläggningar.

Tillgången till förnybara bränslen är inte bara en klimat- och näringspolitisk fråga. Beroendet av fossil råvara gör oss sårbara. På senare tid har detta blivit tydligt tex genom händelserna i Mellanöstern och kriget i Ukraina som orsakat störningar i globala transportleder. Inhemskt producerade förnybara drivmedel är avgörande för samhällets resiliens, beredskap och vår sammantagna försörjningstrygghet. Att minska beroendet av fossil råvara stärker svensk konkurrenskraft även utan de dramatiska störningar i omvärlden vi sett på senare tid. Sverige har en lång tradition av innovation och företagande inom den biobaserade sektorn. Att skapa förutsättningar för denna sektor att växa kommer att leda till innovationer i nya och befintliga företag som kan nå långt utanför Sveriges gränser och på så sätt bidra till att lösa klimatkrisen samtidigt som det ökar Sveriges konkurrenskraft.

En handlingsplan för förnybara drivmedel bör täcka alla transportslag utan särskiljning. Det är i mångt och mycket samma "förnybara" molekyler som kommer att utgöra basen för all produktion av förnybara produkter såväl kemikalier och material som drivmedel. Det är komplexa system i en föränderlig värld. Att då försöka styra hur olika råvaror och molekyler används i olika värdekedjor är svåröverblickbart och riskerar att bli fel.

Handlingsplanen måste på ett tydligt sätt framtidssäkra tillgången på förnybara drivmedel och bygga industriell kapacitet i Sverige och Europa. Resultatet får inte bli att Sverige importerar förnybara drivmedel (bio- eller elektrobränslen) istället för fossila drivmedel. En sådan utveckling löser möjligen klimatfrågan men inte självförsörjning och behovet av robust energisystem.

f3s synpunkter på de enskilda förslagen i kapitel 7 redovisas nedan.

2. Synpunkter på kapitel 7: Förslag till handlingsplan

7.3 FUD¹⁾ - satsning för en breddad råvarubas

f3 instämmer i utredningens bedömning att forskning, utveckling och demonstration av biodrivmedel från fast biomassa är nödvändig. En breddad råvarubas kan bidra till att öka tillgången på biodrivmedel på medellång och lång sikt. f3 vill understryka att, trots att potentialen för hållbar biomassa är begränsad och föremål för konkurrens mellan flera sektorer, kan biodrivmedel, i kombination med elektrifiering och energieffektivisering, utgöra en långsiktig huvudlösning för luftfartens och sjöfartens fulla klimatomställning.

En långsiktig strategi för fossilfri luftfart och sjöfart bör därför omfatta både fortsatt utveckling av avancerade biodrivmedel och parallell uppskalning av elektrobränslen. Produktionen av elektrobränslen är skalbara på kort sikt, givet tillgången på förnybar el, biogen koldioxid och redan etablerade industriella processer. Sverige har här mycket goda förutsättningar till konkurrenskraftig produktion som kan bli grunden till en svensk elektrobränsleindustri med betydande exportpotential.

7.4 Investeringsstöd fortsatt viktiga

Investeringsstöd är viktiga för att minska kapitalkostnader och underlätta finansiering av nya anläggningar. Men, för projekt i kommersiell skala är det inte främst kapitalkostnaden som är begränsande, utan frånvaron av långsiktiga intäktsströmmar. Investeringsstöd är därför ett otillräckligt verktyg. I tillägg behövs produktions- eller intäktsbaserade styrmedel.

7.5 Produktionsbaserade stöd är nödvändiga

f3 välkomnar att utredningen tydligt slår fast behovet av produktionsbaserade stöd och riskdelande mekanismer.

Utredningen identifierar att elektrobränslen kommer vara nödvändiga för att flyget och sjöfarten ska klara sina utsläppsmål på längre sikt. Det är otydligt om utredningen föreslår åtgärder för elektrobränslen för sjöfarten på samma sätt som för e-SAF²⁾, bio-SAF³⁾ och bio-SMF⁴⁾. Om elektrobränslen för sjöfarten är undantagna finns en betydande risk att investeringar uteblir och att den produktionskapacitet som behövs för klimatomställningen försenas.

Förslaget att Sverige bör ansluta sig till e-SAF Early Movers Coalition är positivt. Den EU-gemensamma dubbelsidiga auktion som koalitionen syftar till kommer att vara öppen för producenter och köpare i hela EU. Det innebär vad vi förstår inte någon garanti för att produktion lokaliseras till Sverige trots goda förutsättningar för sådan produktion här.

Flera av EU:s medlemsstater har redan nationella stödprogram som stärker deras producenters konkurrenskraft inför en sådan auktion. Utan kompletterande nationella åtgärder riskerar Sverige därför att bidra finansiellt utan att bygga upp egen industriell kapacitet.

7.6 Inrätta ett forum för dialog och samverkan

f3 välkomnar förslaget om att inrätta ett nationellt forum för dialog och samverkan. Vi vill betona att f3 under 15 år varit just ett sådant forum där aktörer i hela värdekedjan från råvara och produktion till slutanvändare samlas för att tillföra olika perspektiv och kompetenser i samma forum. Det har med åren utvecklats till en stabil plattform att bygga vidare på.

f3 grundades 2011 som ett nationellt kunskapscentrum för förnybara drivmedel. Tyngdpunkten låg då på forskning kring systemfrågor, produktion och användning av biodrivmedel i nära samverkan mellan akademi, industri, institut och myndigheter. En stark forskningsplattform etablerades med finansiering från bl.a. Energimyndigheten. Inom ramen för f3 genomfördes ett stort antal forskningsprojekt med fokus på hållbarhet och klimatnytta, styrmedel och olika biodrivmedelskedjor. I takt med att f3 fick fler medlemmar från näringsliv och offentliga organisationer så breddades uppdraget från ett strikt forskningscentrum till att vara en bredare samverkansplattform. Fokus skiftade med tiden mot systemperspektiv på transportsektorn, implementering och uppskalning samt dialog med beslutsfattare

Sedan 2022 är f3 ett innovationskluster med finansiering från Energimyndigheten. Tyngdpunkten ligger nu på att skapa samarbeten mellan aktörer, identifiera hinder och lösningar och att aktivt arbeta med kunskapsspridning via rapporter, webinarier och policyinspel.

f3 består idag av 17 medlemmar, från näringsliv och akademi/institut, längs värdekedjan från råvara till användare. Det är idag en etablerad nationell nod för kunskap och samverkan kring förnybara drivmedel som har en tydlig roll i transportsektorns klimatomställning.

f3 välkomnar förslaget om att inrätta ett nationellt forum för dialog och samverkan och som beskrivits ovan så skulle f3 kunna vara en lämplig plattform att utgå ifrån.

Forum med liknande uppdrag är tex Fossilfritt Sverige som ligger under Regeringskansliet och BELOK (en samverkansorganisation för energieffektivisering inom fastighetssektorn) finansierad av Energimyndigheten. För att hitta lämplig organisatorisk hemvist och finansiering så kan man titta hur dessa forum organiserats och finansierats.

7.7 o 7.9 Stabilitet i EU-regelverk och internationell påverkar

Industrin efterfrågar långsiktiga spelregler och f3 instämmer därför i utredningens betoning av vikten av stabila och långsiktiga EU-regelverk. Detta är centralt för investerarförtroendet. Men, det måste kompletteras med faktiska marknadsmekanismer för de produkter som fortfarande inte handlas på en stabil och etablerad marknad, nationellt så väl som på EU-nivå.

Att verka för internationella spelregler som jämnar ut förutsättningarna är nödvändigt för att svenska aktörer ska ha samma förutsättningar som konkurrerande aktörer utanför EU.

Förkortningar som använts följer definitionerna i rapporten:

- 1) FUD, Forskning, Utveckling och Demonstration
- 2) e-SAF, electro - Sustainable Aviation Fuel
- 3) bio-SAF, bio - Sustainable Aviation Fuel
- 4) bio-SMF, bio - Sustainable Maritime Fuel