

# Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart (LI 2025:C)

Mattias Viklund  
Stefan Andersson



# Direktivet

- En bokstavsutredare ska analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas
- Utredaren ska analysera hur tillgången kan tillgodoses genom produktion i Sverige och genom import
- Utredaren ska vidare ta fram en handlingsplan för arbetet med att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfart och luftfart

# Förutsättningarna

- Stark EU-reglering skapar efterfrågan
- Men marknaden har ändå svårt att ta fart på egen hand och priserna på hållbara drivmedel är markant högre än priserna på fossila drivmedel
- Import kan vara en del av lösningen – det är en naturlig del på en global marknad
- Ett alltför stort importberoende kan dock medföra risker
- Sverige har dessutom mycket goda förutsättningar att producera hållbara drivmedel – för att nå ambitiösa klimatmål, säkra försörjningstrygghet och minska sårbarhet

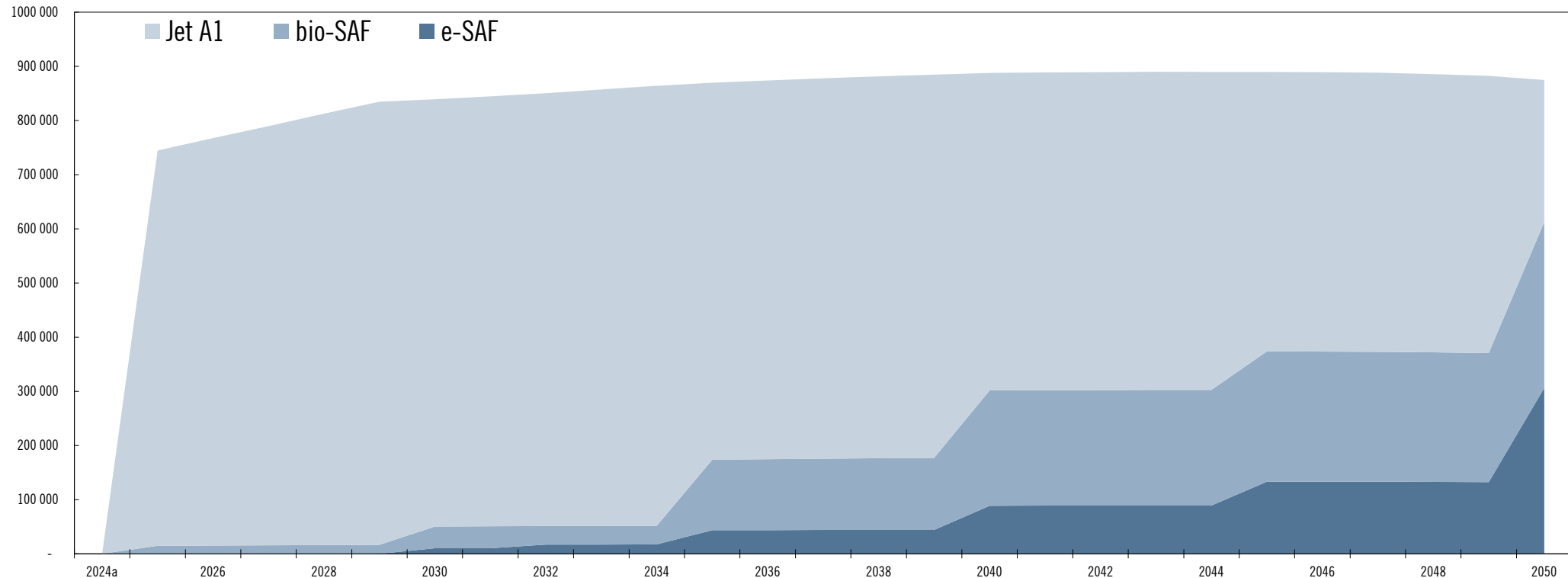
# Vad är hållbara drivmedel?

- Detaljerade specifikationer i EU-förordningarna
- Det handlar framför allt om:
  - Biobaserade drivmedel (nu framför allt baserade på fityroljor, i framtiden i ökande grad baserade på exempelvis skogen)
  - Syntetiskt framställda drivmedel (e-bränslen, som produceras med hjälp av vätgas, el och koldioxid)

# Vad sker internationellt?

- Utredningen har låtit göra en översiktlig analys av nationella policytrender i fem länder i Sveriges närhet: Danmark, Finland, Tyskland, Norge och Storbritannien
- Länderna har olika industriella profiler, energisystem och politiska prioriteringar
- Ändå en gemensam bild: (1) inom luftfarten prioriteras incitament för att stimulera produktion och användning av hållbara flygbränslen och (2) inom sjöfarten prioriteras hamn- och bunkringsinfrastruktur

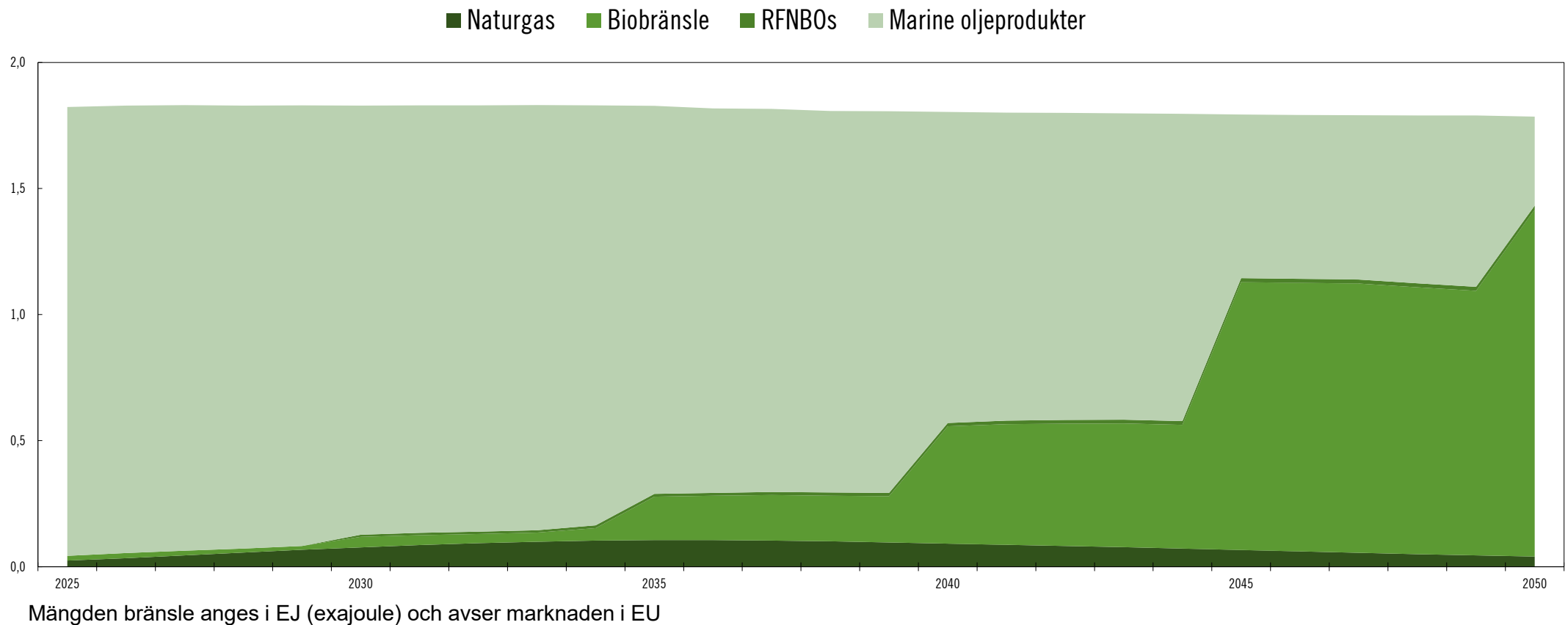
# Stegvis ökande efterfrågan på hållbara flygbränslen i EU



Mängden flygbränsle anges i ton och avser den svenska marknaden



# Ökande efterfrågan på biobränsle till sjöfarten i EU



# Utmaningar för ökad tillgång – biobaserade drivmedel

- Tillgången på oljor och fetter – råvarorna i dagens biobaserade drivmedel – är begränsad
- Importen behöver öka – alternativt råvarubasen breddas (till fast biomassa, exempelvis från skogen)
- Höga investerings- och produktionskostnader, samt behov av teknikutveckling, med en breddad råvarubas
- Med tiden kan kostnaderna minska, samtidigt som kraven enligt EU-förordningarna ökar

# Utmaningar för ökad tillgång – e-bränslen

- Höga produktionskostnader, med stort behov av el
- Hönan och ägget: finansiärer av kapitalintensiva projekt ställer som regel krav på att producenten tecknat långa avtal (10–15 år) med köpare för att säkra tillräckligt stora intäkter. Samtidigt vill köpare (flygbolag och rederier) ha kortare, flexibla inköpsavtal (på 1–2 år) för att undvika att fastna i avtal med höga kostnader
- Regulatoriska risker: den ökade efterfrågan på hållbara drivmedel för luftfart och sjöfart är resultatet av politiska beslut - kan marknaden lita på att dessa inte omprövas av framtida beslutsfattare?



# Förslag till handlingsplan: strategiska utgångspunkter

- Med befintlig policy krävs en omfattande import för att nå bindande mål
- Ett stort importberoende innebär risker
- En ökad självförsörjningsgrad kan bidra till flera mål
- Staten behöver agera riskavlastare
- Utbudsskapande åtgärder bör prioriteras
- Olika förutsättningar för hållbara flygbränslen och hållbara sjöfartsbränslen

# Förslag för ökad tillgång

Råvaror/Insatsvaror	Produktion	Distribution/Slutanvändning
<p><i>Energimyndigheten bör ges i uppdrag att i samverkan med näringslivet ta fram ett FUD-program för att påskynda en kommersiellt bärkraftig produktion av biodrivmedel från fast biomassa som kan användas till luftfarts- och sjöfartsändamål.</i></p>	<p><i>Riksgälden bör åter få möjlighet att ställa ut gröna kreditgarantier.</i></p> <p><i>Sverige bör vara redo att samfinansiera och genomföra en pilotauktion för eSAF inom ramen för eSAF Early Movers Coalition samt arbeta aktivt inför den EU-auktion som planeras i nästa steg</i></p> <p><i>Sverige bör förbereda en tidsbegränsad nationell riskdelningsmekanism för att skala upp produktionen av bioSAF och bioSMF från fast biomassa.</i></p>	<p><i>Regeringen bör inrätta ett forum för dialog och samverkan i syfte att främja tillgången på hållbara drivmedel till luftfarten och sjöfarten.</i></p> <p><i>Sverige bör fortsatt verka för en energieffektivisering och elektrifiering av transportsektorn.</i></p>

# Konsekvenser

- Med en ambitiös handlingsplan framtidssäkrar vi en hållbar drivmedelsförsörjning som bidrar till att Sverige kan nå ambitiösa klimatmål, samtidigt som sårbarheten minskar och konkurrenskraften stärks
- Statens totala kostnader under hela auktionsperioden beror på vilka volymer eSAF som blir aktuella att köpa in och skillnaden mellan inköpspris och försäljningspris. Vi föreslår att staten sätter av 11 miljarder kronor under perioden 2030–2039 för den dubbelsidiga auktionen och en nationell riskdelningsmekanism

# Konsekvenser

- Beloppet bedöms kunna räcka till att stödja produktionen av cirka 140 000 ton eSAF, ca hälften av den mängd som kommer att behöva levereras till svenska unionsflygplatser under perioden 2030–2039 för att uppnå EU-kraven
- Om stödet riktas in mot produktion av bio-SAF från fast biomassa skulle det räcka till en större produktion volymmässigt, men för bio-SAF krävs samtidigt större volymer enligt RFEUA
- Finansiering föreslås ske över statsbudgeten. Utgifterna bör kunna räknas av mot Sveriges intäkter från den EU-gemensamma auktioneringen av utsläppsrätter i EU:s handelssystem, ETS 1

# Konsekvenser av att *inte* göra detta

- Risk för höga straffavgifter för företag som inte når upp till inblandningskraven
- Större importberoende och minskad försörjningstrygghet
- Sämre möjligheter för Sverige att dra nytta av våra konkurrensfördelar (billig och grön el, stora naturresurser)

# Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart (LI 2025:C)

Mattias Viklund  
Stefan Andersson

