

Reduktionsplikt

Hearing om kontrollstation för flygfotogen

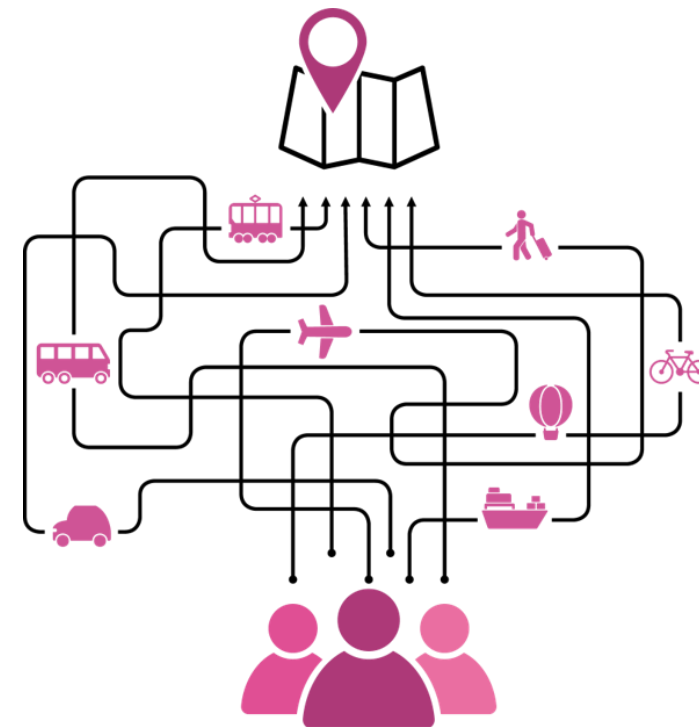
Uppdraget – delrapport 2

Energimyndigheten ska huvudsakligen utreda:

- reduktionsnivåerna för flygfotogen 2024-2030
- förändringar av reduktionsplikten på flygfotogen

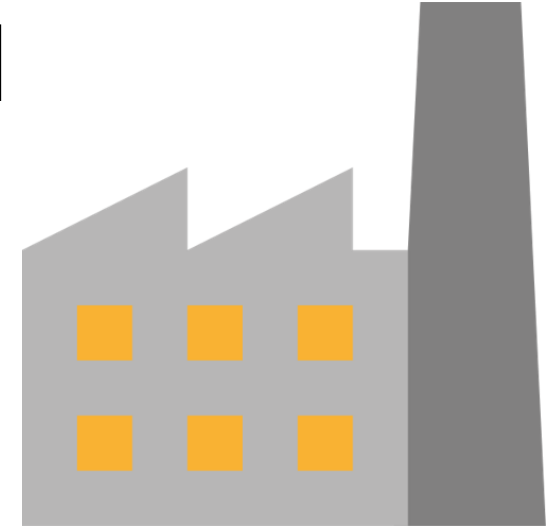
Energimyndigheten ska framförallt analysera;

- tillgången på biojetbränsle,
- om nivån på reduktionspliktsavgiften bör justeras,
- kostnaderna för att uppnå reduktionsplikten,
- i vilken utsträckning reduktionsplikten minskar flygets klimatpåverkan och bidrar med ytterligare utsläppsminskningar med hänsyn till att flyget även regleras av andra klimatstyrmedel



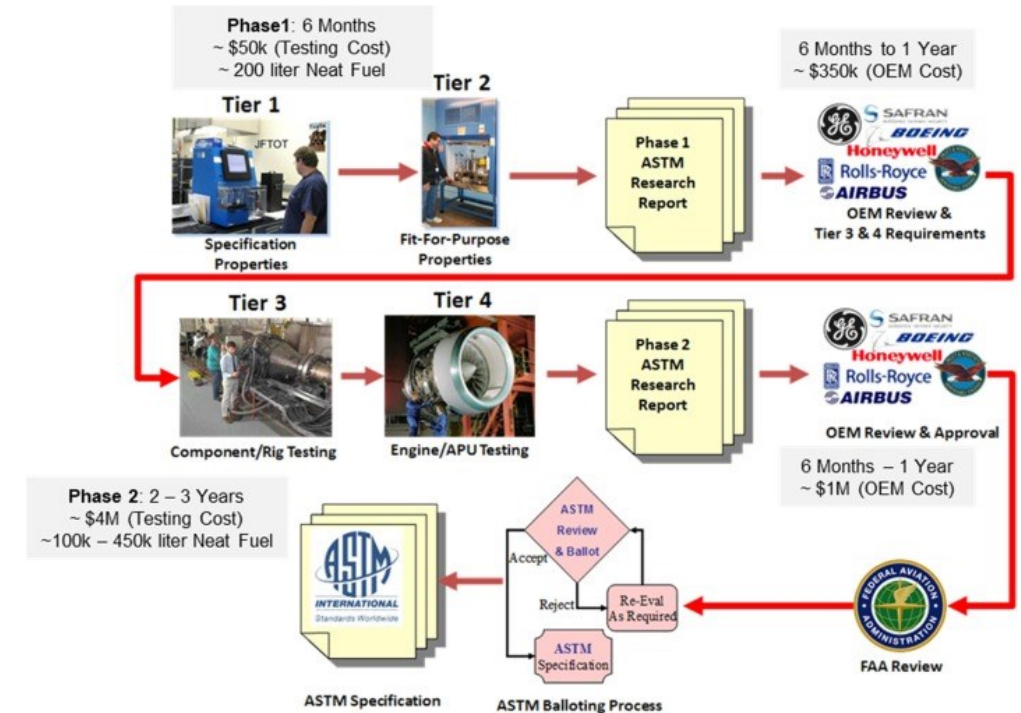
Uppfyllnad av reduktionsplikten 2021

- Fem drivmedelsleverantörer totalt
 - Två uppfyllde reduktionsplikten helt
 - En uppfyllde reduktionsplikten delvis
 - Två blandade inte in någon biojet och fick betala avgift
- Totalt 0,6 % utsläppsminskning (underprestation med 0,2 %)
- Ingen handel med överskott inom flygfotogen



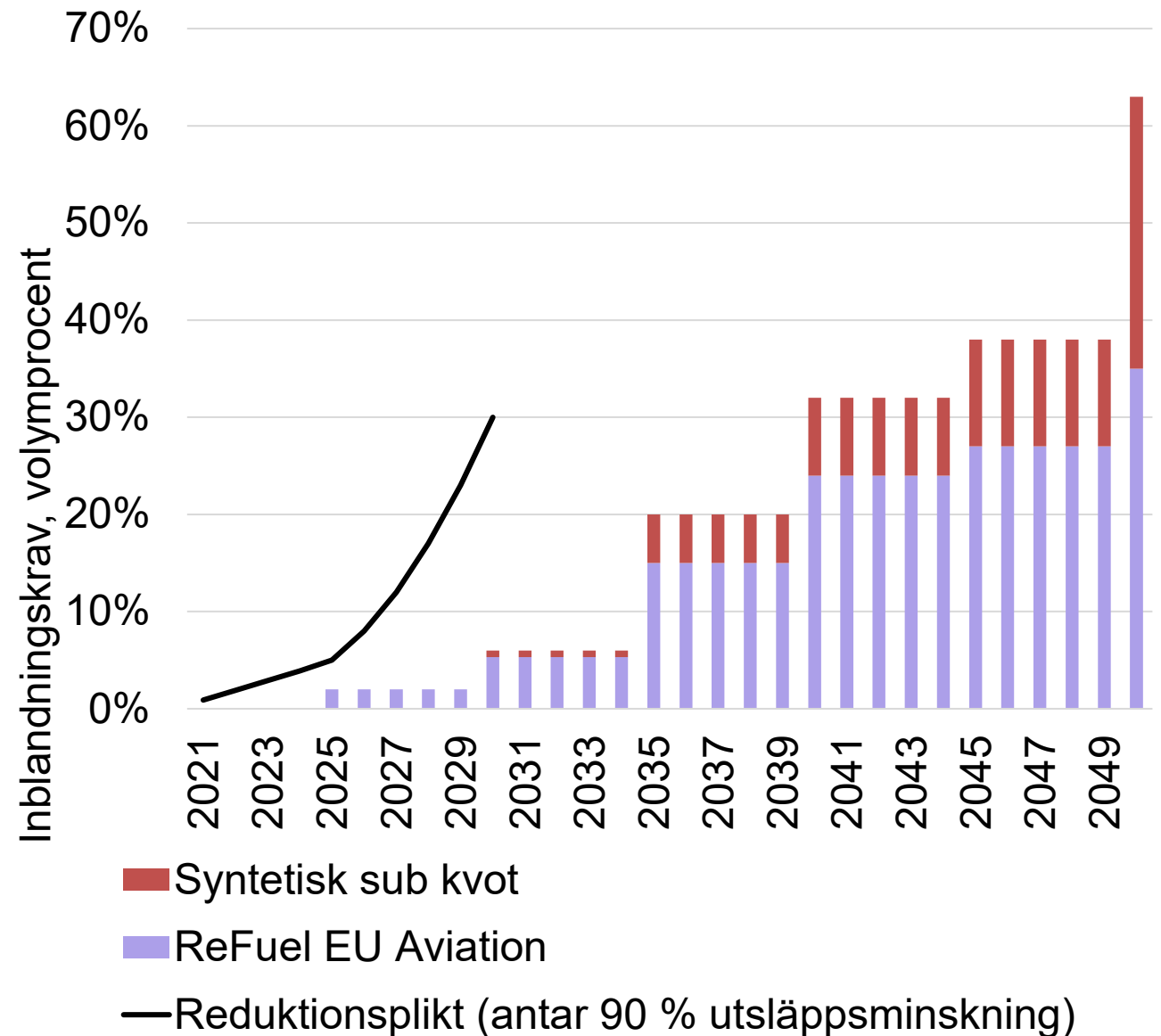
Standarder och certifieringar

- Internationell standard, Jet A-1
- ASTM D1655-22
 - Upp till 50 % förnybart innehåll
 - Certifiering av råvara och processväg
- Kostnad för nya kombinationer av produktionsprocess och råvara
- Idag är 7 processvägar (+samprocessning) tillåtna, endast en har kommersiell produktion i skala (HEFA)



ReFuel EU Aviation

- Under trilogförhandling
- I kraft 2025
- Högre ambition ej tillåtet
- Finland, Nederländerna och Norge har uppgett att de planerar att upphöra med/avbryta införandet av nationella system om ReFuelEU Aviation genomförs.

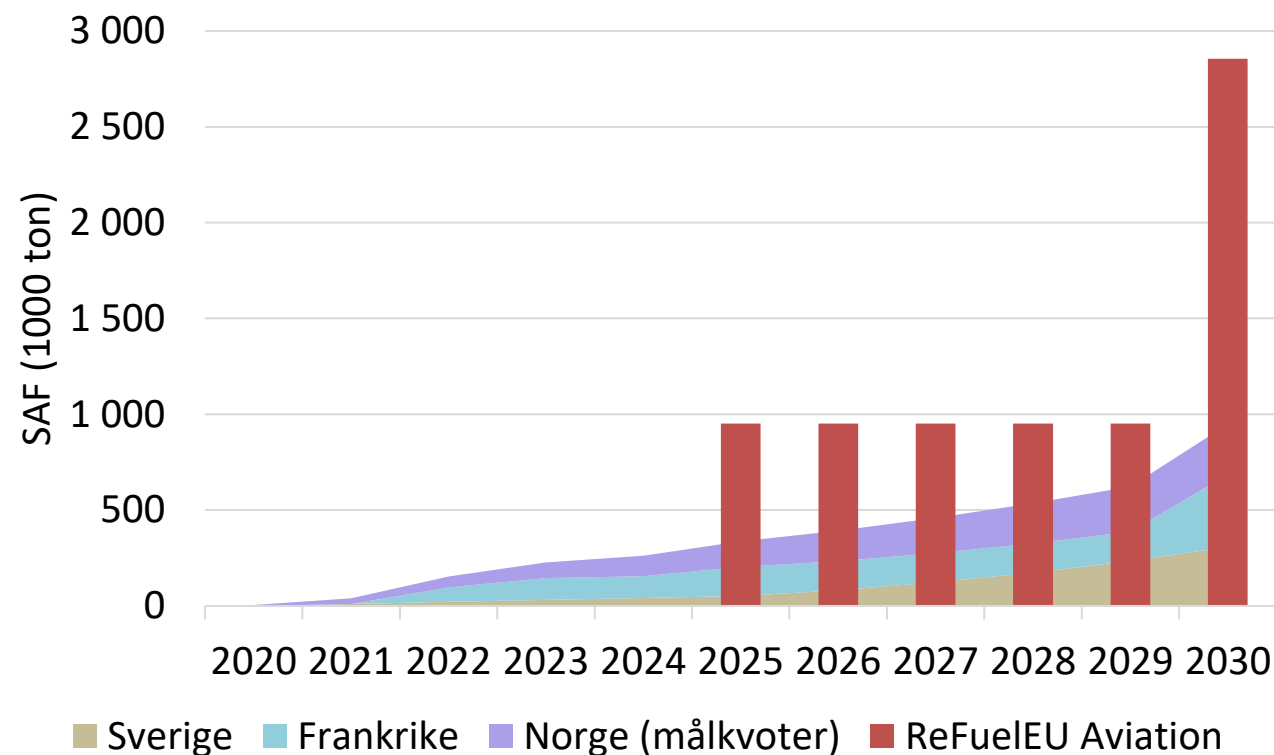


Resultat från omvärldsbevakning och aktörsdialog

- Tillgången på biojet är ännu begränsad
 - SAF 2-4 gånger dyrare jämfört med fossil flygfotogen
 - Det har varit marginellt billigare välja att inte blanda in än att blanda in.
 - Marknaden för frivillig inblandning betydande
- Ny produktionskapacitet tillkommer
 - Produktionskapacitet ökar i USA och Europa, men även Asien
 - Produktionskapacitet $\neq$ faktiska volymer
 - Nya produktionsprocesser under senare hälften av 2020-talet



Jämförelse av styrmedel



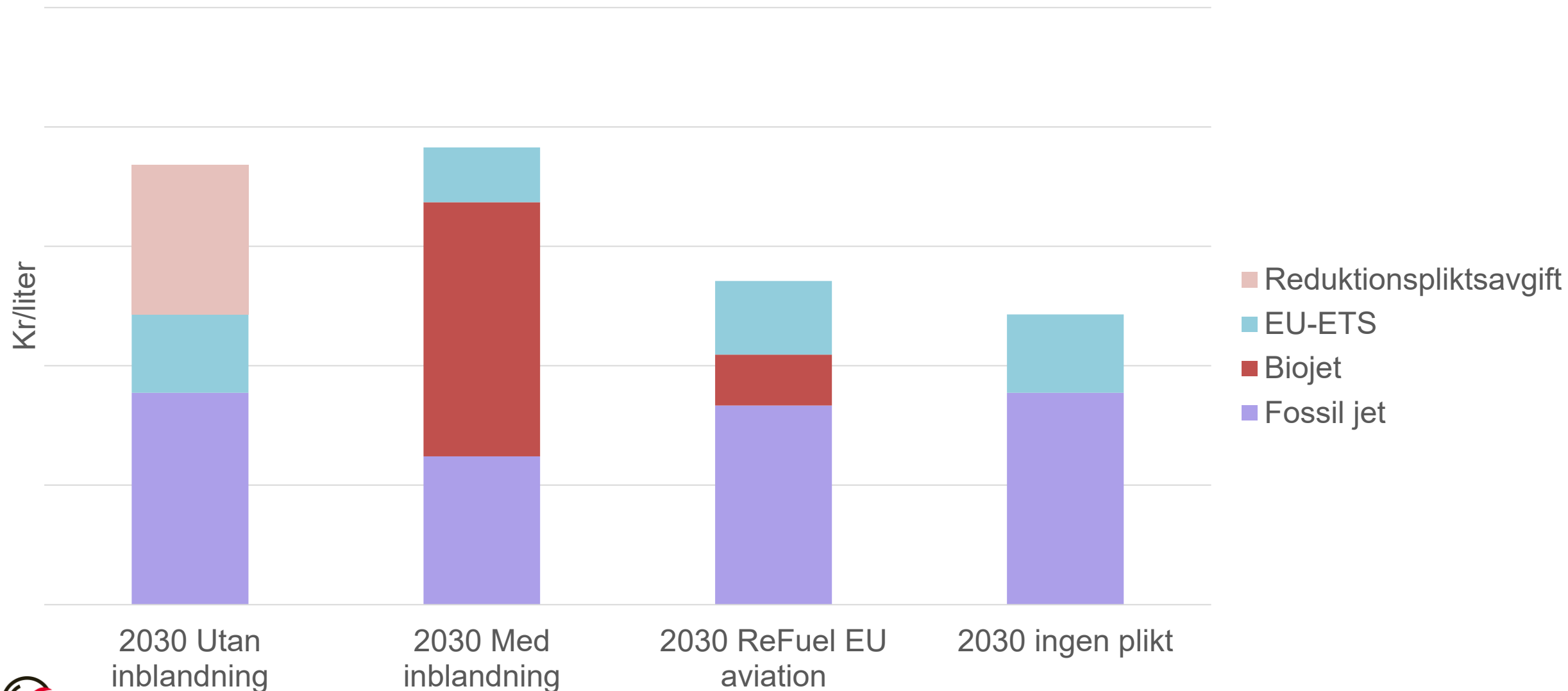
- Den svenska marknaden är för liten för att driva utbyggnad av produktionskapacitet
- Många är positiva till harmonisering inom EU
- ReFuel EU Aviation bidrar med ytterligare utsläppsminskningar i flygsektorn jämfört med EU ETS

Vad kostar det att uppfylla?

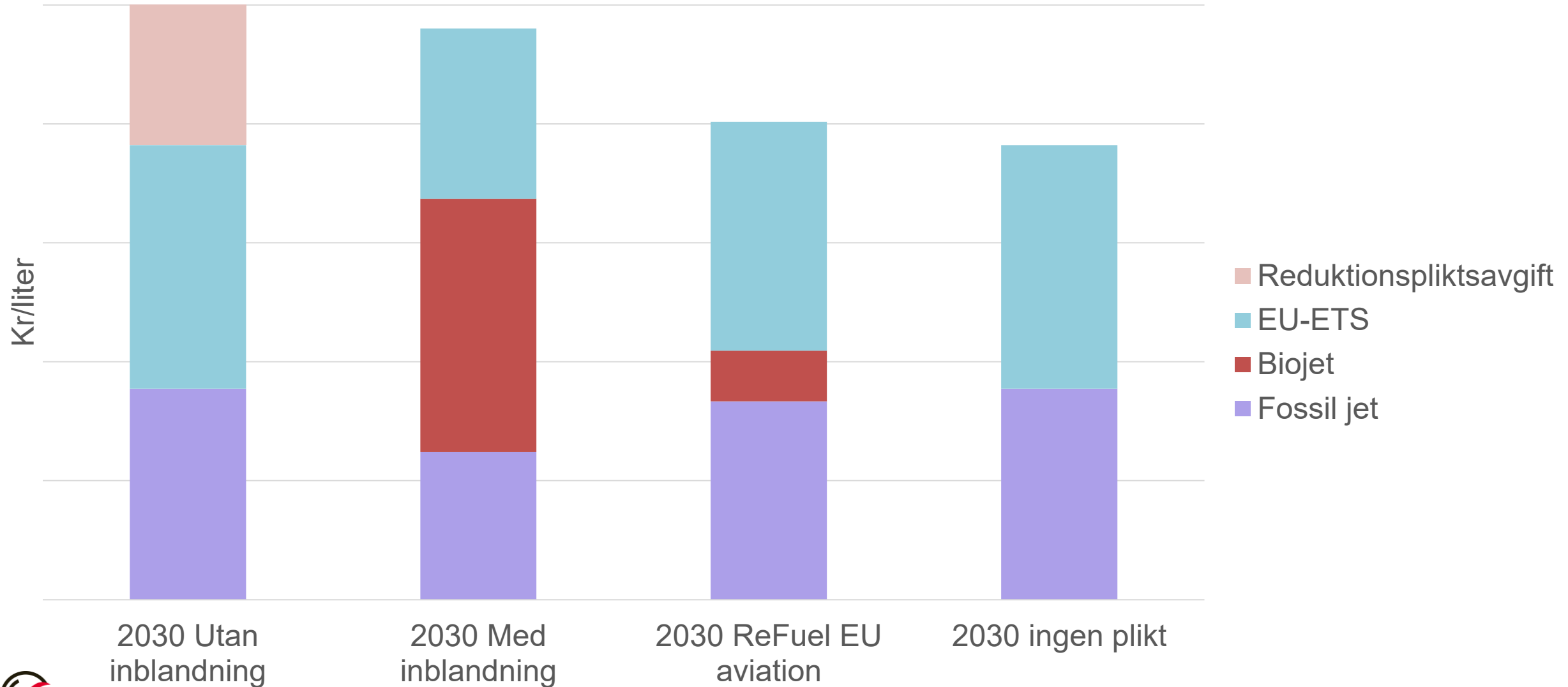
- Flera faktorer som spelar in
 - Prisutveckling på fossilt och förnybart
 - Priser på utsläppsrätter
 - Växthusgasprestanda
 - Energiskatt



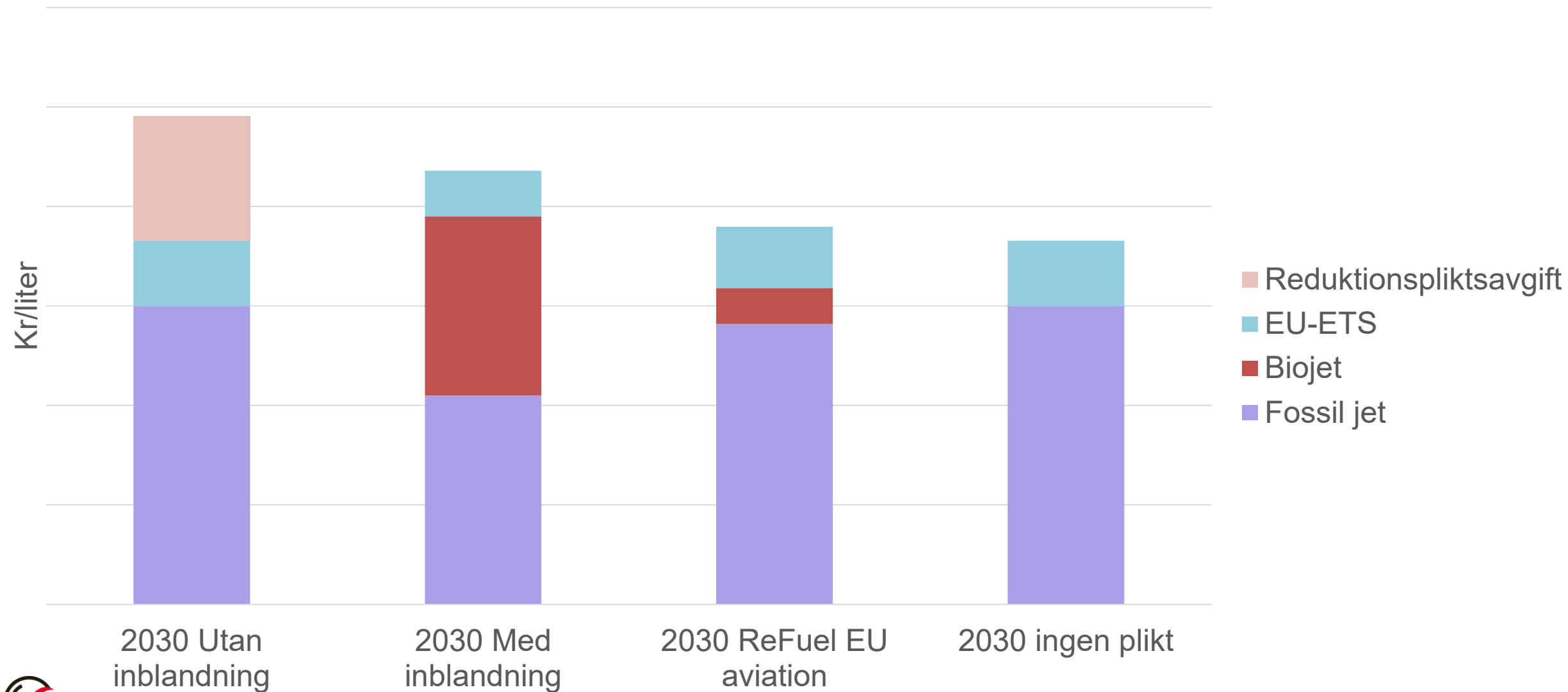
Kostnader för att uppfylla reduktionsplikten



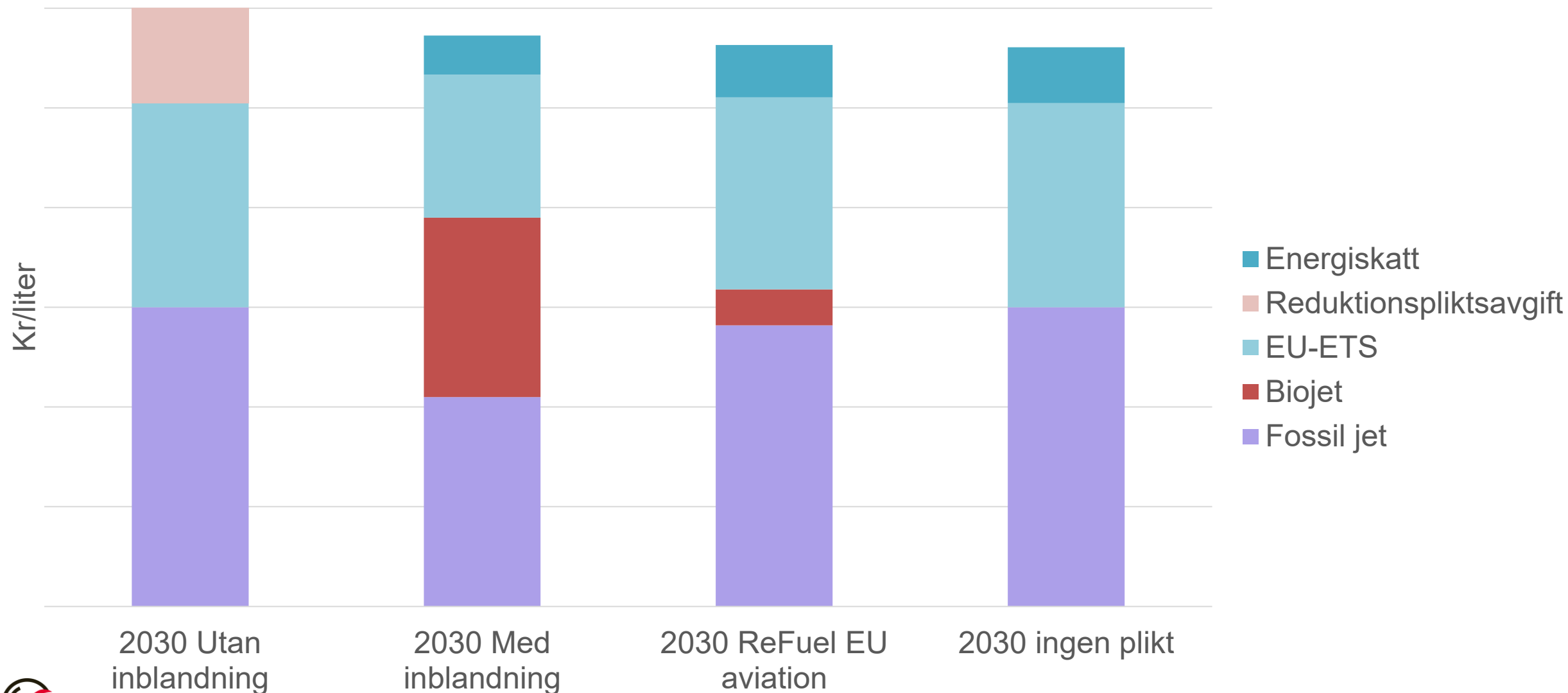
Ökat pris för utsläppsrätter till 250 €/ton



Mindre prisskillnad fossilt/förnybart



Högre ETS, utjämnade priser och energiskatt



Preliminära slutsatser

- Reduktionsnivån
 - Vårt förslag är att behålla den svenska reduktionsplikten, men frysa 2024 års reduktionsnivå på samma nivå som 2023. År 2025 övergång till ReFuel Eu Aviation
- Reduktionspliktsavgiften
 - Vi ämnar inte föreslå en höjning av reduktionspliktsavgiften



Inskickade frågor

- Skriv eventuella nya frågor i chatten, besvaras i mån av tid
- Frågor och synpunkter kan även skickas till **hbk@energimyndigheten.se** senast 2 november



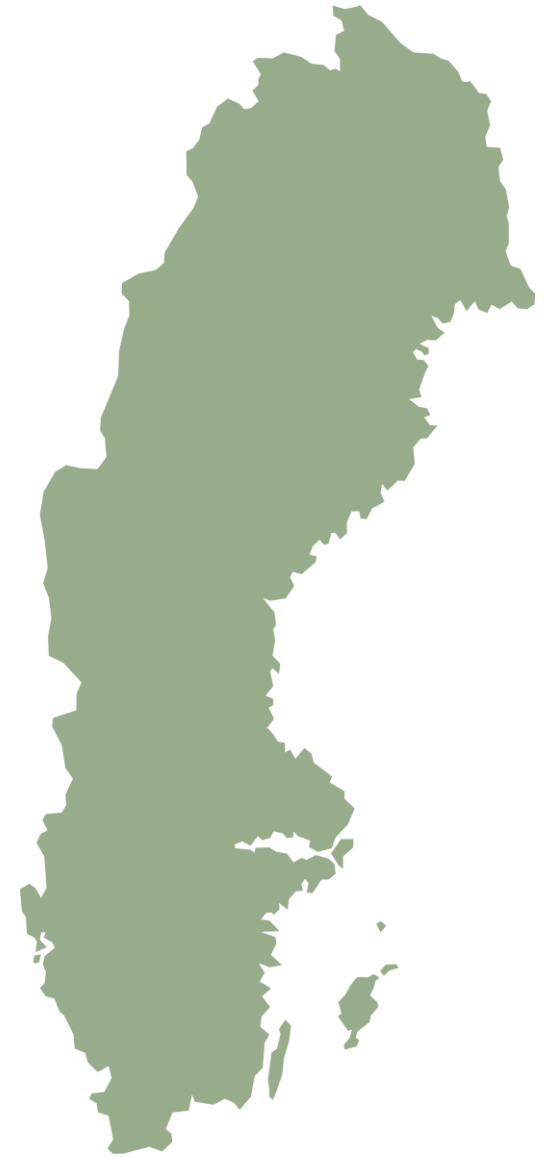
Inkomna frågor

1. Har ni planer på att göra reduktionsplikten enhetlig med resten av EU?
2. Vad tänker ni kring ekonomitankning och vad ser ni får åtgärder för att förhindra det?
3. Vad har ni för planer på att stimulera ökad inblandning av hållbara flygbränslen utöver reduktionsplikten?



Inkomna frågor

4. Vilka åtgärder kommer vidtas för att få igång storskalig produktion av hållbara flygbränslen i Sverige?
5. Hur planerar ni reduktionspliktskurvan utifrån planerade svenska anläggningar för tillverkning av hållbara flygbränslen?



Tack för uppmärksamheten!

- Ytterligare frågor?

