

Grönare transporter

**En jämförelse mellan flygbolags och rederiers
möjligheter att minska sina utsläpp**



© Transportstyrelsen
Avdelningen sjö- och luftfart
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2022-6104
Författare Lokrantz Malin och Persson Erika
Månad År Juni 2022

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Inledning

Det finns tydliga politiska ambitioner om att såväl sjö- som luftfarten ska minska sina utsläpp av växthusgaser. En central fråga är hur omställningsarbetet ska finansieras. För att flygbolag och rederier ska kunna arbeta med utsläppsminskande åtgärder krävs en trygg ekonomisk grund att stå på, en grund som skakats om ordentligt i och med en global pandemi och ett för närvarande osäkert världsläge.

Klimatmålen är högt satta och omställningsarbetet måste, trots osäkerheter och en sviktande ekonomi, därför fortsätta. Transportstyrelsen har i två olika rapporter (Transportstyrelsen, 2021 och Transportstyrelsen, 2022) lyft fram hur rederier respektive flygbolag upplever sina ekonomiska möjligheter att minska sina utsläpp. Rapporternas underlag samlades in genom intervjuer med rederier och flygbolag. Detta PM är en jämförande analys av de två rapporterna med syfte att belysa skillnader i sjö- och luftfartens aktörers möjligheter att bidra till omställningsarbetet och vad sådana skillnader kan bero på. Var är potentialen störst?

Möjliga åtgärder för utsläppsminskningar

Det finns ett antal olika åtgärder som flygbolag och rederier kan vidta för att minska sina utsläpp och bidra till omställningen. De kan

- arbeta för att modernisera och effektivisera sina flottor,
- driva på utvecklingen och öka användningen av hållbara förnybara drivmedel samt
- arbeta med operativa åtgärder.

Därtill är styrmedel en viktig åtgärd för att minska branschernas klimatpåverkan men det är inget som flygbolagen och rederierna själva kan påverka i samma utsträckning som punkterna ovan.

ICAO¹ menar att åtgärdsområdena hållbara flygbränslen och styrmedel är de områden som kan bidra mest till att nå de uppsatta klimatmålen inom luftfarten, följt av teknisk utveckling och operativa åtgärder (Transportstyrelsen, 2017). Även om hållbara förnybara drivmedel är en viktig del även i sjöfartens omställningsarbete finns den största potentialen att minska ett fartygs utsläpp vid nybyggnation. Både flygbolagen och rederierna uppger att de arbetar med operativa åtgärder.

¹ ICAO är den internationella luftfartsorganisationen och står för International Civil Aviation Organization.

Utveckling och finansiering av flottan

Både sjö- och luftfarten är kapitalintensiva branscher. Fartyg och luftfartyg är dyra och kräver god ekonomi för att kunna finansieras. På grund av pandemin har många flygbolag och rederier i dagsläget dock en tuff ekonomisk situation.

Förutsättningarna för att bygga nytt och bygga om skiljer sig åt mellan sjö- och luftfartsmarknaderna. Flygplan massproduceras och ny teknik måste certifieras, medan redare har större flexibilitet att kombinera olika tekniker på samma fartyg utan att det krävs motsvarande certifieringsprocess.

Vid nybyggnation av fartyg och flygplan är lån från banker och kreditinstitut den vanligaste finansieringskällan för både flygbolag och rederier. Därtill är leasing också ett viktigt finansieringssätt. Leasingandelen har ökat de senaste åren inom båda branscherna. Såväl flygbolag som rederier pekar på att det i dagsläget krävs en annan typ av flexibilitet i flottan jämfört med tidigare, vilket kan vara en förklaring till att leasingandelen har gått upp. Ytterligare en förklaring till att leasingandelen har gått upp kan vara att det är enklare att skala ner verksamhet vid behov om fartyg eller flygplan är leasade, jämfört med om de ägs av rederiet eller flygbolaget.

Såväl rederierna som flygbolagen menar att det har blivit svårare att få lån från affärsbankerna sedan finanskrisen 2008/2009. Vidare pekar de på att det är lättare för större bolag och statligt ägda bolag att få lån, jämfört med mindre och medelstora bolag (Transportstyrelsen, 2021 och Transportstyrelsen, 2022). Begränsad möjlighet att få lån från bankerna kan vara ytterligare en förklaring till att leasingandelen har ökat. Dock menar både flygbolag och rederier att det kan komma att bli lättare att finansiera gröna satsningar jämfört med konventionell teknik framöver.

Inom sjöfarten finns dock Svenska skeppshypotek, som finansierar fartyg för svenska rederier². Svenska skeppshypotek kan vanligtvis lämna lån på upp till 70 procent av fartygets värde, men kan i enskilda fall för mindre rederier ge ut lån på upp till 90 procent av fartygets värde (Svenska skeppshypotek, u.å). Enligt de rederier som Transportstyrelsen har intervjuat verkar Svenska skeppshypotek ha en viktig och central roll i hur rederier finansierar sitt omställningsarbete (Transportstyrelsen, 2021). Någon motsvarighet till Svenska skeppshypotek på luftfartssidan finns inte.

² Svenska skeppshypotek kan även finansiera fartyg för utländska rederier med betydande svenskt intresse eller inflytande (Svenska skeppshypotek, u.å).

I juni 2020 antogs EU:s gröna taxonomi³, i syfte att styra investeringar mot hållbara projekt och verksamheter i större utsträckning. Taxonomin är en ramreglering för att avgöra vilka ekonomiska verksamheter som ska anses vara miljömässigt hållbara. Att taxonomin kommer stärka möjligheterna att få tillgång till lånekapital var något som flera av de rederier som Transportstyrelsen intervjuade pekade på. Bland flygbolagen lyftes istället en oro att luftfarten inte inkluderas i taxonomin. Detta beror på hur hållbara bränslen kommer att definieras, vilket kommer vara avgörande för vad som anses vara gröna investeringar.

I april 2022 blev tankrederiet Furetank på Donsö utanför Göteborg det första rederiet i Sverige som fick en så kallad grön kreditgaranti från Exportkreditnämnden för finansiering av rederiets nästa produkt- och kemikalietanker (Exportkreditnämnden, 2022).⁴ Garantin innebär att EKN ersätter upp till 80 procent av den utestående krediten till den långivande banken vid förlust (Exportkreditnämnden, 2021). Något motsvarande exempel på luftsidan finns inte.

Utifrån intervjuerna verkar det som att rederier är mer involverade i forskningsprojekt kopplat till nya fartyg än vad flygbolag är i motsvarande projekt. Det kan bero på att rederier har en större möjlighet att påverka utformandet av fartyg än vad flygbolag har för luftfartyg. Det i sin tur kan ge större ekonomiska incitament att faktiskt delta i forskningsprojekt eftersom den egna verksamheten kan gynnas i större utsträckning i förhållande med konkurrenternas. Dock ska det tilläggas att forskningsengagemang kan se olika ut och såväl rederier som flygbolag menar att de sällan är drivande inom projekt utan snarare har en rådgivande roll.

Hållbara förnybara drivmedel

Vilka hållbara förnybara drivmedel som finns och när dessa är tillgängliga för trafikslagen skiljer sig åt. I dagsläget är användningen av sådana drivmedel relativt begränsad inom både sjö- och luftfartssektorn. Inom luftfarten handlar det i närtid i princip bara om biobränslen, medan det inom sjöfarten finns flera vägar att gå. Det alternativa bränslet som används mest inom sjöfarten är LNG⁵, följt av eldrift och metanol i liten utsträckning (Transportstyrelsen, 2021 och Transportstyrelsen, 2022). För att sjö- och luftfarten på sikt ska kunna bli fossilfri krävs det att även de fossila alternativa bränslena byts ut mot förnybara alternativ.

³ Taxonomin syftar till att hjälpa investerare att identifiera och jämföra miljömässigt hållbara investeringar. Miljömässigt hållbara ekonomiska investeringar klassas genom ett gemensamt klassificeringssystem.

⁴ Bedömningen för en grön kreditgaranti bygger på de aktiviteter som ingår i EU:s gröna taxonomi.

⁵ LNG står för Liquefied Natural Gas och är flytande naturgas. Bränslet är inte fossilfritt.

Inom båda marknaderna verkar hållbara förnybara drivmedel fortsatt ha svårigheter att slå igenom stort och mycket verkar bero på vad aktörerna menar är icke-fungerande marknader för sådana drivmedel. Det handlar om för liten tillgänglig mängd till ett för högt pris.

Både flygbolag och rederier är överens om att det saknas betalningsvilja hos transportköpare och konsumenter för att betala för ett dyrare drivmedel i tillräcklig utsträckning. Trots det använder aktörer flera olika metoder för att finansiera hållbara förnybara drivmedel. Inom luftfarten handlar det till exempel om särskilda biljetter som köps utöver den vanliga biljetten för att finansiera biobränsle och avtal med större affärskunder om att använda en större mängd biobränsle. Inom sjöfarten bygger rederier exempelvis om fartyg för att kunna gå på el eller byter ut en tank för att kunna använda LNG (som på sikt kan gå på LBG⁶). Rederierna menar dock att det kan vara svårt att få lån för den typen av investeringar, varför det främst handlar om att använda eget kapital för att vidta sådana åtgärder. Inom sjöfarten förekommer det även att ny teknik och utrustning, såsom eldrift, finansieras genom leasing. Då äger och förvaltar en extern part drivlinan, batterisystemet och laddstationen.

Operativa åtgärder

En stor del av potentialen i operativa åtgärder handlar om körsätt och att gå den mest optimala vägen. Men det kan också handla om åtgärder som ger en lägre utsläppsminskning men som trots allt är viktiga att vidta, såsom att minska vikten på ett flygplan. Generellt är en stor drivkraft att göra utsläppsminskande åtgärder inom både luft- och sjöfarten kopplat till att minska kostnaderna för bränsle. Inom båda trafikslagen är bränslet en stor kostnad och en minskad bränsleförbrukning kan ge stora ekonomiska vinster. Operativa åtgärder innebär generellt inga eller väldigt låga investeringskostnader, utan genomförs i syfte att minska bränsleförbrukningen och därmed den totala kostnadsbilden. Detta är något som båda branscherna är överens om, även om möjligheten att vidta några av de operativa åtgärderna skiljer sig åt.

Valet av färdväg är en av de åtgärderna där förutsättningarna skiljer sig mellan sjöfarten och luftfarten. Inom luftfarten ansvarar flygtrafikledningen för att flygtrafiken följer flygvägar från start till landning, såväl vid in- och utflygning som uppe på hög höjd. Redare har större valmöjligheter att själva välja sina rutter, framförallt är valmöjligheterna stora på öppet hav⁷. Närmare land begränsas möjligheterna av fysiska hinder, såsom öar och

⁶ LBG står för Liquefied Biogas.

⁷ Dock begränsas valmöjligheterna av rådande väder.

grund. Sjöfartens VTS (Vessel Traffic Service) skulle kunna ses som en motsvarighet till flygtrafikledning men de har framförallt en informerande roll och har inget mandat att styra trafiken på motsvarande sätt som flygtrafikledningen.

Styrmedel och statens inblandning

Både luftfarten och sjöfarten regleras framför allt internationellt och Sverige är en aktiv part i arbetet för att driva på internationella regelverk inom båda trafikslagen för att på så sätt bidra till klimatomställningen. Samtidigt har Sverige också infört nationella styrmedel för luftfarten som i många fall går utöver de internationella kraven.

Flygbolagen trycker på vikten av att styrmedel bidrar till omställningsarbetet men menar samtidigt att alla styrmedel som träffar branschen inte bidrar till klimatomställningen på ett effektivt sätt. Ett exempel som nämns är flygskatten eftersom den inte ger incitament för flygbolagen att jobba med omställningsåtgärder. Någon motsvarande skatt återfinns inte för sjöfarten.

Båda branscherna lyfter behovet av en tydlighet och vägledning från staten, men behovet rör delvis olika områden i omställningen. Inom sjöfarten finns det flera vägval gällande både ny teknik och hållbara förnybara drivmedel, här önskas en tydlighet kring vad de ska satsa på. Inom luftfarten finns inte lika många vägval, men här önskas istället ett tydligt helhetsperspektiv som klargör flygets roll i ett framtida hållbart transportsystem.

Några initiativ som sker inom EU just nu har liknande syfte för båda trafikslagen, exempelvis Fuel EU maritime och Refuel EU aviation som båda syftar till att öka användningen av hållbara förnybara drivmedel. Ett annat exempel är de förhandlingar som pågår för att inkludera sjöfarten i EU:s utsläppshandelssystem EU-ETS där luftfarten redan ingår. Något som båda branscherna är överens om är att tillgången till och priset på hållbara förnybara drivmedel är det enskilt största hindret i omställningsarbetet. Vidare menar branschaktörerna att det krävs statlig inblandning i form av exempelvis subventioner för att få igång en storskalig produktion.

Både rederierna och flygbolagen pekar på vikten av att regler och styrmedel inte står i vägen för utveckling. Det handlar dels om att styrmedel inte bara får bli kostsamma, utan måste generera en nytta också, dels behöver reglerna möjliggöra för användandet av ny teknik och inte missgynna de som vågar satsa först.

Sammanfattningsvis

Både sjö- och luftfarten står inför stora utmaningar för att minska sina utsläpp. Vilka vägar som är möjliga och dess potential skiljer sig något åt mellan trafikslagen, precis som deras ekonomiska möjligheter att genomföra åtgärder för att minska utsläppen. Trots detta finns det också en rad likheter mellan trafikslagen, såsom efterfrågan en önskad inriktning.

Utifrån samtal med branschaktörer inom de båda trafikslagen går det att konstatera att det verkar finnas en bredd i inställningen hos branschaktörerna sett till potentialen att ställa om. Några aktörer ser att det redan nu finns mycket att arbeta med och att det finns vinster att göra, medan andra menar att det måste till ett tekniksprång innan det är värt att göra någonting. Exempelvis menade några rederier att det kanske inte är ekonomiskt försvarbart att installera LNG-tankar på befintliga fartyg eller vid nybyggnation eftersom bränslet inte är förnybart. Andra menade att LNG är det bästa som i dagsläget erbjuds på bred front och att det är viktigt att alla gör vad de kan utifrån de bränslen som är aktuella idag för att minska utsläppen. Detta kan påverka vilka åtgärder som genomförs och i vilken takt utsläppen kan minska, utöver tvingande åtgärder såsom styrmedel. Trots en bredd i inställning finns det stora ambitioner i branschen.

Transportstyrelsen arbetar på olika sätt för att underlätta omställningsarbetet, exempelvis genom att anpassa regelverk till ny teknik, vara tillgängliga för branschen och andra aktörer samt stötta övergången till hållbara förnybara drivmedel. Genom kontinuerlig dialog med branschen kan myndigheten också lyfta deras perspektiv i internationella förhandlingar.

Referenser

Exportkreditnämnden (2022). Grön kreditgaranti ger skjuts åt Furetanks klimatsatsningar. Tillgänglig:
<https://www.ekn.se/magasin/finansiering/gron-kreditgaranti-furetank/>
(2022-05-10)

Exportkreditnämnden (2021). Grön kreditgaranti för banker. Tillgänglig:
<https://www.ekn.se/garantier/banker/gron-kreditgaranti/> (2022-05-10)

Svenska skeppshypotek (u.å). Snabbfakta. Tillgänglig:
<https://www.svenskaskeppshypotek.se/> (2022-05-10)Transportstyrelsen
(2021).

Kalkylen måste gå ihop – en rapport om rederiers syn på sina finansieringsmöjligheter i arbetet för en grönare sjöfart. Tillgänglig:
<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknad-sovervakning/rapport-kalkylen-maste-ga-ihop-210616.pdf> (2022-05-10)

Transportstyrelsen (2022). Grönare luftfart – ekonomiska möjligheter för svenska flygbolag att minska sina utsläpp.

[Klicka här och skriv]