

## Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart (Ds 2026:11) – Remissvar från 2030-sekretariatet

### Sammanfattning av synpunkter

2030-sekretariatet tillstyrker förslagen om att öka tillgången till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart. Vi delar utredningens bedömning att förstärkta styrmedel kan bidra till att det etableras en omfattande produktion i Sverige, vilket vore finansiellt intressant, minskar vår sårbarhet och stärker kopplingen mellan klimatmål och näringspolitik. Vi ser förslagen på åtgärder som i huvudsak välavvägda, men förespråkar tidig stimulans för att minska risken att marknaden redan domineras av andra aktörer när svensk produktion kommer igång, samt av sårbarhetsskäl – det oroliga omvärldsläget gör det särskilt angeläget med inhemsk produktion av fossilfria drivmedel för flyg och sjöfart. Utredningen fokuserar för snävt på att uppfylla EU-kraven och underskattar därmed samhällsnyttorna med omställningen, och kvantifierar inte ens klimatnyttan.

Det vore rimligt med liknande initiativ också för vägtrafiken, där Sveriges beroende av importerade fossila drivmedel kraftigt ökat de senaste åren.

*I princip samtidigt som utredningen presenterades ansökte Sveriges kanske främsta aktör för elektrobränslen Liquid Wind om konkurs. Det pekar på vikten av att skyndsamt få till bättre villkor för elektrobränslen, om inte all tillverkning ska ske i Asien.*

### Sammanfattning av förslaget

Regeringen gav i uppdrag att analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas, genom produktion i Sverige och genom import. En handlingsplan ska tas fram för arbetet med att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfart och luftfart. [Förslagets](#) övergripande resonemang och konkreta förslag presenteras nedan, med förslag från 2030 under respektive punkt.

### Förutsättningar

Utredningen anger att ”befintlig produktionskapacitet i EU inte motsvarar de volymer hållbara flygbränslen och sjöfartsbränslen som krävs för att nå målen i RFUEA och FEUM (flygets respektive sjöfartens EU-krav) under 2030-talet och framåt. För att nå målen kommer det krävas import från länder utanför EU.”

Vi delar denna analys och ser i dagens oroliga värld det som särskilt angeläget att just för flyg och sjöfart snabbt minska vårt beroende av importerade, fossila drivmedel. Liksom utredningen ser vi att ett ökat självförsörjande på hållbara drivmedel till luftfart och sjöfart stärker försörjningstryggheten, ger bättre förutsättningar att nå klimatmålen och kan stärka vår konkurrenskraft. Medan utredningen betonar EU:s potential, vill vi flytta frågan närmare – i en akut krissituation är det värdefullt med inhemsk produktion och med en stegvist ökade efterfrågan är det värdefullt för Sverige att vara tidiga på denna marknad. Sverige har också mycket goda förutsättningar för detta med god tillgång på fossilfri el, biomassa och biogen koldioxid, och ledande företag inom både biodrivmedel och elektrobränslen.

## Omvärld

Utredningen ger en bra bild av hur våra grannländer stimulerar omställningen till hållbart flyg och sjöfart. Danmark har flygskatt kombinerat med nationell CO<sub>2</sub>-skatt på inrikes flygbränsle, Norge har infört krav på 6 procent avancerad biodiesel för inrikes sjöfart, utifrån Massbalansprincip för bunkerbränsle, och kräver noll- och lågemissioner i offentlig upphandling av färjor. Tyskland har anslagit 350 miljoner euro i statligt stöd för produktion av e-SAF, som de också hösten 2026 ska genomföra en första dubbelsidig auktion för, vilket ska möjliggöra för staten att ingå avtal om produktion av ca 20 000–30 000 ton e-SAF per år under tio år. De har också anslagit 400 miljoner euro för att stödja utsläppsminskningen i sjöfartssektorn de kommande fyra åren, med fokus på hamninfrastruktur för alternativa drivmedel

## Biodrivmedel efterfrågan och tillgång

2030 krävs 6% hållbart flygbränsle (SAF) för flyget på EU-nivå, vilket bedöms kunna nås med befintlig produktion och sådant som redan beslutats, dock troligen med ökad import – merparten av SAF importeras redan i nuläget, främst från Asien. 2035 krävs 20 procent SAF varav 5 procent syntetiskt flygbränsle (e-SAF), vilket kräver produktion bortom vad som hittills beslutats, och troligen en breddad råvarubas. I nuläget finns inga slutliga investeringsbeslut för större produktionsanläggningar för e-SAF i EU, men i Sverige finns flera lovande projekt som i nuläget står inför avgörande beslut för att kunna förverkligas. Sker inte detta, kommer EU:s stegvis höjda krav på SAF och e-SAF i huvudsak att uppnås genom import.

Sjöfartssektorns drivmedelsanvändning är till drygt 999% fossil. Vilka fossilfria drivmedel som kommer att användas för att uppnå EU-kraven är oklart, eftersom sjöfarten ges stor frihet i hur de ska nås. Användningen av biodrivmedel kan snabbt öka genom att de kan användas i existerande fartyg och infrastruktur som drop-in bränslen; HVO och FAME i sjöfartens diesel, biogas i sjöfartens fossila naturgas. För elektrobränslen är e-ammoniak, e-metanol och e-metan intressanta, därutöver är vätgas och för vissa sträckor eldrift av intresse. Vi bedömer att stimulans bör riktas till både bio- och elektrobränslen inom både flyg- och sjöfart.

## Förslag

Utredningens förslag presenteras nedan i punktform, kommenterade av 2030-sekretariatet:

- 1) **En bred satsning på forskning, utveckling och demonstration för produktion av biodrivmedel från fast biomassa.** Vi lägger här tyngdpunkten på de tidiga stegen mot kommersialisering. Avgränsningen på fast biomassa är också tveksam; fast biomassa har en stor potential men också många intressenter och tydliga legala begränsningar. Väl så viktigt är att stödja den tidiga utvecklingen av elektrobränslen.
- 2) **Fortsatta och förbättrade investeringsstöd, inklusive återinförda möjligheter till gröna kreditgarantier.** Utredningen är inte särskilt konkret i vad detta innebär, men kreditgarantierna har varit framgångsrika och viktiga och bör återinföras skyndsamt. Politiskt motiverade begränsningar avseende t.ex. vilka aktörer som kan beviljas stöd som Industriklivet bör också snarast tas bort, så att beviljanden kan utgå ifrån den samlade bedömda nyttan. De nationella stödssystemen bör vara fullt harmoniserade

med EU:s kriterier, men – vilket utredningen inte har med – mer ambitiösa och tidigare.

- 3) **Produktionsbaserade och riskdelande stöd.** Utredningen påpekar korrekt att flyg- och sjöfart vill köpa drivmedel på relativt korta kontrakt, medan drivmedelsproducenterna behöver långa och tryggade avtal. Den typ av dubbelsidiga auktioner som nu föreslås är en möjlig väg ut ur detta, och Sverige bör medverka i sådana initiativ på EU-nivå, inklusive att snarast gå med i e-SAF Early Movers Coalition. Det är dock viktigt att inse att detta inte tryggar svensk produktion; om andra EU-länder ger ett mer omfattande eller förutsägbart produktionsstöd än Sverige, kommer produktionen troligen att hamna där.
- 4) **Sverige bör förbereda en tidsbegränsad nationell riskdelningsmekanism,** för att skala upp produktionen av hållbara drivmedel från fast biomassa till luftfart och sjöfart. Liknande initiativ har tidigare utretts inom ramen för Lena Eks biodrivmedelsutredning, och bedöms nu för staten kosta drygt 10 miljarder kronor per år under 2030–2039, vilket kan räknas av mot EU ETS-intäkter. Vi ser detta som mer prioriterat än den flerfald större och redan beslutade satsningen på CCS, som skapar minimalt med arbetstillfällen, inte bidrar till att EU:s klimatkrav uppfylls och inte förstärker vår resiliens. Särskilt ser vi ett värde av contracts for difference (CfD), som ger intäktsstabilitet till konkurrenskraftiga projekt, möjliggör investeringsbeslut och lägger grunden för inhemsk produktion. Modellen kan också användas för andra investeringar som är viktiga för omställningen, såsom fossilfri cement eller grönt stål.
- 5) **Regeringen bör inrätta ett forum för dialog och samverkan i syfte att främja tillgången på hållbara drivmedel till luftfarten och sjöfarten.** Denna typ av forum blir relevanta om de får tydligt uppdrag och mandat, kombinerat med att någon myndighet (förslagsvis Energimyndigheten) får det huvudsakliga ansvaret för sakfrågan. Väl så viktigt är att alla incitament och regelverk som införs får nationella kontrollstationer med bred intressentmedverkan, för att hitta den bästa avvägningen mellan långsiktiga styrmedel och justeringar utifrån gjorda erfarenheter och förändrad omvärld.
- 6) **Sverige bör fortsatt arbeta aktivt för långsiktiga och stabila EU-regelverk samt höjda ambitioner inom IMO och ICAO.** Den nuvarande regeringen förtjänar en eloge för att de så tydligt markerat att EU:s ETS-mål ska ligga fast, och om vi kan bidra till trygghet gällande EU:s styrmedel för flyg och sjöfart så är det värdefullt. Risken är tyvärr stor att IMO inte antar nettonollpaketet (NZF), och då blir EU och andra regionala aktörer än viktigare, varför en viktig punkt också blir hur omställningen kommer in i avtal mellan dessa.
- 7) **Sverige bör fortsatt verka för en snabb elektrifiering och energieffektivisering av transportsektorn för att minska konkurrensen om biodrivmedel.** Det är klokt av utredningen att så tydligt lyfta fram att mer eldrift och ökad effektivitet ger bättre tillgång till biodrivmedel och elektrobränslen (som glömdes av utredningen). Tyvärr ersätts det kvantitativa, mätbara målet för effektivisering nu med ett strikt kvalitativt mål vilket försämrar förutsättningarna – Sverige är redan enligt EU:s ranking bland de länder som effektiviserar minst och den utvecklingen riskerar att fortsätta. Likaså är regeringens senaste budgetmässiga förslag sådana som försämrar konkurrenskraften för eldrift, med en beskattning av fossila drivmedel på EU:s absolut lägstanivå och

Europas näst högsta beskattning av el. De långsiktiga förutsättningarna för omställning har också försämrats genom att styrmedel som antagits i bred enighet, såsom reduktionsplikten fram till år 2030, plötsligt i grunden förändrats. Därtill skapas en övergripande osäkerhet av att regeringsföreträdare återkommande uttalar att nationella klimatmål ska strykas eller urholkas, trots att Miljömålsberedningen nyligen slog fast i unik åttapartienighet att målen ska behållas.

Utredningen anger för EU-policies att ”För att minska den så kallade regulatoriska osäkerheten hos investerare bör Sverige verka för att ambitionsnivåerna i dessa rättsakter inte sänks och att deras långsiktighet och stabilitet behålls.” Det bör givetvis gälla också Sveriges egna mål, ekonomiska styrmedel och ambitioner.

### Effekter för miljö och klimat

”Effekterna för klimatmålen bedöms generellt bli positiva eftersom förslagen som helhet kommer öka tillgången på hållbara drivmedel till luftfart och sjöfart.” Det är *allt* utredningen har att säga på denna punkt, vilket förstås är helt otillfredsställande. Hög klimatnytta bör vara vägledande för de styrmedelsval som görs, och uppfyllandet av redan beslutade nationella klimatmål som 2030-målet för transportsektorn bör vara en viktig parameter.

Utredningen kvantifierar inte heller andra positiva effekter av omställningen, såsom industriella etableringar och nya arbetstillfällen, exportinkomster och bättre handelsbalans, regional utveckling, stärkt resiliens och ökad försörjningstrygghet.

### Slutord

Vi noterar med tillfredsställelse att regeringen tagit emot denna utredning med positiva tongångar, och hoppas på snabba åtgärder för att förbättra Sveriges möjligheter att vara ledande i omställningen till fossilfritt flyg och sjöfart. Det bör ske i bred politisk enighet så att trygghet uppnås om att villkoren gäller över tid, harmoniserat med vad som sker på EU-nivå, och med en förlängning till andra delar av omställningen som inte omfattas av denna utredning.

Vi ser fram emot en fortsatt dialog om dessa och angränsande förslag.

*För 2030-sekretariatet*

Mattias Goldmann