

Datum
2026-08-24**Diarienummer**
Utr 2026/21**Ert diarienummer**
LI2026/00922Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över promemorian Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart

Utredningen om ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart har haft i uppdrag att ta fram en handlingsplan med konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige.¹ Utredningen lämnar ett antal förslag på hur staten kan ta en mer aktiv roll för att öka produktionen och tillgången på sådana drivmedel.

Övergripande kommentarer

Trafikanalys är positivt inställd till utredningens förslag, men anser att konsekvenserna är bristfälligt beskrivna. Enligt uppdragsbeskrivningen ska förslagen åtföljas av ekonomiska konsekvensanalyser och förslag på finansiering. Vi bedömer att en analys av vad det innebär att stimulera inhemsk produktion behöver ha bredare systemgränser för att konsekvenserna ska bli rätt beskrivna, eftersom konsekvenserna beror av vilka råvarubaser man utgår ifrån och förutsättningarna för insatsenergi, inom Sverige såväl som jämfört med andra länder där produktionen kan ske. Angränsande produktionsprocesser och användningsområden för befintlig råvara och energi kommer att påverkas, vilket berör fler aktörer inom näringslivet. Vi noterar även att sammanfattningsrutan i avsnitt 7.5 har summerat ihop totala kostnader per år i stället för totalt under perioden.

Effektiva förslag för statens roll i omställningen

Trafikanalys delar bilden att staten behöver ta en mer aktiv roll i omställningen till hållbara drivmedel för luftfart och sjöfart. Efterfrågan på hållbara drivmedel kommer att öka starkt framöver och det finns flera fördelar med att bli mer självförsörjande. Att bygga nya produktionsanläggningar kräver stora mängder kapital och vilja till investering.

Utredningen föreslår satsningar på forskning och utveckling, förbättrade investeringsstöd, gröna kreditgarantier, att vara aktiv i EU:s produktionsbaserade och riskdelade stöd, att förbereda för en tidsbegränsad nationell riskdelningsmekanism för att skala upp produktion av hållbara drivmedel baserad på fast biomassa, forum för dialog

¹ Ds 2026:11

och samverkan, att arbeta aktivt för långsiktiga och stabila regelverk inom EU och internationellt samt att verka för en snabb elektrifiering av transportsektorn i övrigt.

Trafikanalys anser att utredningens förslag är effektiva, särskilt med tanke på den föreslagna möjligheten till finansiering via intäkter från ETS 1. Det är dock osäkert hur mycket av stöden som faktiskt kommer att kunna nyttjas och hur mycket drivmedel som kommer att produceras till följd av förslagen. Att genomföra förslagen är oavsett dessa osäkerheter viktigt för att öka tillgången på hållbara drivmedel för luftfart och sjöfart.

Den osäkerhet vi ser kring kommande nyttjandegrad och produktion hänger till viss del samman med hur systemgränserna har satts avseende berörda aktörer. Vi förstår att en bredare analys delvis har legat utanför utredningens uppdrag, men vill lyfta att ett bredare analysupplägg ger möjlighet att upptäcka konsekvenser som behöver hanteras för att förbättra möjligheterna till nödvändig produktion av dessa drivmedel.

EU:s 55-procentpaket utgår från bredare systemgränser

Centrala utgångspunkter för utredningen är ReFuelEU Aviation och FuelEU Maritime, men EU-lagstiftningen inom 55-procentpaketet utgår i sin helhet från betydligt bredare systemgränser än de enskilda styrmedlen var för sig. Styrmedlen är sammanlänkade för att hjälpa EU att nå klimatmålen på ett rättvist, kostnadseffektivt och konkurrenskraftigt sätt.² ReFuelEU Aviation och FuelEU Maritime utgör två delar av paketet, med syfte att särskilt stödja efterfrågan på hållbara drivmedel.

Huvudsyftet med 55-procentpaketet är att nå EU:s mål om klimatneutralitet till 2050 i enlighet med EU:s klimatlag. Detta avspeglas i lagstiftningarna som reglerar utsläpp av koldioxid, men även i förordningen om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk vilken rör inlagring av koldioxid.³ Den lagstiftningen har avgörande betydelse för uttaget av fast biomassa och sätter gränsen för den totala tillgången till skogsrester.

Bredare systemgränser synliggör konsekvenser med behov av kompletterande insatser

Mängden skogsrester beror huvudsakligen av mängden fast biomassa som avverkas. Statistiken pekar på att det har varit samma produktion av sågade trävaror i ungefär 20 års tid.⁴ Nuvarande avverkningsnivåer kan även framöver visa på möjlig tillgång till råvara. Skogsindustrin återanvänder restprodukterna i sina processer vilket bidrar till en tredjedel av deras totala energianvändning.⁵ Tillgången till skogliga biobränslen är en av flera förklaringar till Sveriges låga användning av fossil energi.

Ovanstående resonemang är av betydelse för konsekvenserna. För att förslagen ska få brett genomslag behöver produktionsprocesser och användningsområden för befintlig råvara förändras. Ekonomiska incitament kan bidra till ändrad inriktning i industrins produktionskedjor. Här spelar vilken produktion som blir mest lönsam förstås in. Skogsindustrierna uppger till exempel att omkring 40 procent av Sveriges fjärrvärme

² COM(2021) 550 final

³ LULUCF

⁴ www.skogsindustrierna.se/om-skogsindustrin/branschstatistik/produktion-export-och-import/

⁵ www.skogsindustrierna.se/om-skogsindustrin/branschstatistik/el-och-energi/

kommer från skogen.⁶ Omställningen till hållbara drivmedel får påverkan på vilken insatsenergi som används i flera industriella processer.

Produktion av hållbara drivmedel bör bidra till klimatnytta i Sverige, vilket gör att påverkan på inlagring, återinfångande av biogen koldioxid, minskade utsläpp av metan, osv. bör inkluderas i konsekvensanalysen. Trafikanalys anser även att ett näringspolitiskt perspektiv saknas. Hur påverkas lönsamheten för industri, jord- och skogsbruk? Blir det bättre affärsnytta för elproducenter när energianvändningen påverkas?

Utredaren noterar att de flesta planerade produktionsanläggningar inte har nått fram till "final investment decision" (FID, se avsnitt 4.4). Sommarens förslag från EU-kommissionen⁷ om en minskad takt i utfasningen av utsläppsrätter kan komma att påverka investeringsviljan i negativ riktning: den relativa lönsamheten för hållbara drivmedel försämras om tidpunkten för när det går att få lönsamhet i investeringar skjuts längre fram. Stärkt offentlig medverkan kan bidra till att få till stånd fler produktionsanläggningar.

Investeringsviljan kan även påverkas av hur näringslivet ser på tillgången till den fasta biomassan. En pedagogisk beskrivning av hur gapet mellan potentiella anspråk och svenskt utbud skulle kunna stängas genom olika åtgärder på energiområdet finns i ett annex till rapporten "Klimatagenda för Sverige", en plan framtagen i samverkan med nyckelaktörer inom näringsliv, politik och samhälle.⁸ En hård prioritering av de svenska bioresurserna behöver göras för att få dem att räcka till. Trafikanalys bedömer att en snabb elektrifiering och effektivisering av hela samhället är avgörande för tillgången till hållbara drivmedel till luftfart och sjöfart.⁹

Det hade även varit bra att beakta elflygets utveckling i analyserna, eftersom eldriven luftfart kan minska behovet av andra hållbara drivmedel, särskilt på korta distanser. Till exempel har blockaden i Hormuzundet gjort att Lufthansa optimerar genom att prioritera ner olönsamma kortare flighter och styr om trafiken till större hubbar.¹⁰ Den typen av situationer kan bidra till andra förutsättningar för eldrivna kortdistansflyg, ökad intermodalitet och nya affärsupplägg.

Tf generaldirektör Andreas Tapani har beslutat i detta ärende efter föredragning av Lisa Eriksson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit samt Anders Brandén Klang.

Andreas Tapani
Tf. Generaldirektör

⁶ www.skogsindustrierna.se/om-skogsindustrin/vad-gor-skogsindustrin/el-och-energi/, 2026-08-05

⁷ COM/2026/616 final

⁸ Se sid 13 i Material Economics (2021). Den svenska ekvationen för bioresurser, annex till Klimatagenda för Sverige, <https://materialeconomics.com/sites/default/files/2024-06/material-economics-den-svenska-ekvationen-faor-bioresurser-online-version.pdf>

⁹ Se även www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-9-storskalig-elektrifiering-av-transportsektorn---ett-kunskapsunderlag.pdf

¹⁰ <https://newsroom.lufthansagroup.com/en/lufthansa-group-optimises-flight-offering-in-summer-across-all-six-hubs/#>, 2026-04-21