

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-08-31

Dnr LI2026/00922

Remissyttrande av Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart (Ds 2026:11)

Inledning

Svenska Flygbranschen (Transportföretagen Flyg) är en bransch- och arbetsgivarorganisation och ett av Transportföretagens sju förbund. Vi har 93 medlemsföretag som anställer över 7700 personer. Medlemsföretagen representerar bland annat flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamhet samt marktjänster, dvs den privata flygsektorn. Bland våra medlemmar finns flygbolag som flyger både upphandlad och kommersiell trafik.

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn. Våra 9 100 medlemsföretag anställer cirka 204 000 personer, vilket gör Svenska Flygbranschen (Transportföretagen Flyg) till en del av Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

I detta yttrande fokuserar Transportföretagen Flyg sina synpunkter på de analyser och förslag som har koppling till luftfarten.

Flygmarknadens långsiktiga utmaningar

Transportföretagen Flyg vill inledningsvis understryka det ansträngda ekonomiska läget för flyget i Sverige, särskilt för inrikestrafiken. Inrikesflyget ligger omkring 40 procent under 2019 års nivå och volymerna väntas, enligt Transportstyrelsens prognos, endast återhämta sig marginellt fram till 2031. Marknadssituationen för den kommersiella inrikestrafiken präglas också av hög koncentration, men med en rad nya aktörer under senare år.

Utrikesflyget har kommit längre i sin återhämtning och förväntas växa med drygt 30 procent fram till 2031 och därmed överstiga 2019 års nivåer. Men trots en växande utrikestrafik har Sverige tappat över 30 procent av sin internationella konnektivitet sedan pandemin. Det är den största nedgången i EU och Arlanda har förlorat flera viktiga interkontinentala direktlinjer.

Samtidigt ska flyget genomföra en omfattande klimatomställning. Den svenska flygbranschen har genom sin fossilfria färdplan satt upp en tydlig ambition om att successivt minska beroendet av fossila bränslen och nå ett fossilfritt flyg 2045.



Omställningen drivs samtidigt på av EU klimatpolitik, bland annat genom ReFuelEU Aviation med successivt skärpta krav på inblandning av hållbart flygbränsle och genom EU ETS, där de fria utsläppsrätterna för flyget fasas ut.

På kort och medellång sikt är en kraftigt ökad användning av hållbart flygbränsle (SAF) en av de viktigaste åtgärderna för att minska flygets klimatpåverkan, inte minst eftersom SAF kan användas i den befintliga flygplansflottan och infrastrukturen. För stora delar av flyget saknas i dag andra tekniska alternativ som inom överskådlig tid kan ersätta fossilt flygbränsle i större skala.

Tillgången till SAF i tillräckliga volymer och till konkurrenskraftiga priser är därför en central förutsättning både för att flygbranschen ska kunna fullfölja sin fossilfria färdplan och för att Sverige ska kunna leva upp till de successivt skärpta europeiska klimatkraven.

Den svenska flygbranschen befinner sig således i ett strukturellt utmanande läge där en försvagad marknad sammanfaller med ett ökat kostnadstryck. Utvecklingen i Mellanöstern har bidragit till generellt stora bränslekostnadsökningar, men särskilt för flyget. Jetbränslepriserna har mer än fördubblats sedan slutet av februari, samtidigt som kronan har försvagats. En långvarig och utdragen konflikt medför givetvis ett tryck på både priser och utbudet.

Mot denna bakgrund är en kraftigt ökad produktion och tillgång till konkurrenskraftigt prissatt SAF, i Sverige liksom i övriga Europa och globalt, avgörande. Klimatomställningen kan inte bygga enbart på ökade kostnader och krav på efterfrågesidan; den måste också understödjas av åtgärder som skapar förutsättningar för investeringar, produktion och ett växande utbud av hållbara flygbränslen. En ökad svensk SAF-produktion kan samtidigt stärka försörjningstryggheten, minska beroendet av importerade fossila bränslen och skapa industriella möjligheter i Sverige.

För Transportföretagen Flyg är målsättningen därför tydlig – flygets klimatpåverkan ska minska samtidigt som Sverige även framöver ska ha den tillgänglighet och internationella konnektivitet som ett geografiskt stort och handelsberoende land behöver. En väl fungerande och snabbt växande marknad för SAF är en grundläggande förutsättning för att dessa båda mål ska kunna förenas.

Transportföretagen Flyg anser att handlingsplanen bör ha ett tydligt mål att öka Sveriges och EU:s självförsörjningsgrad av hållbara flygbränslen. Att få till stånd en produktion av hållbart flygbränsle i Sverige är en viktig signal men handlar inte bara om att reducera klimatpåverkan, utan också om försörjningstrygghet, beredskap, konkurrenskraft och möjligheten att bygga en ny svensk industri med de resurser som Sverige har särskilt god tillgång till.

Förslaget i korthet

Promemorian föreslår en samlad handlingsplan för att öka tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel inom luftfarten och sjöfarten. Förslagen tar sin utgångspunkt i att efterfrågan på sådana drivmedel ökar kraftigt till följd av EU-regelverk, samtidigt som utbudet i dag är otillräckligt.

Centralt i förslagen är att staten bör ta en mer aktiv roll i att möjliggöra uppskalning av produktion och stärka marknadsförutsättningarna. Detta föreslås ske genom:

1. Storskaliga satsningar på forskning, utveckling och demonstration (FUD), särskilt för biodrivmedel baserade på fast biomassa.
2. Förstärkta investeringsstöd och finansieringslösningar, inklusive gröna kreditgarantier och riskdelande stöd för att minska investeringsrisker.
3. Införande av auktionsbaserade stödmekanismer, exempelvis deltagande i pilotauktioner för elektrobränslen (e-SAF) och förberedelser för kommande EU auktioner samt förberedelser för en nationell riskdelningsmekanism för att påskynda kommersialisering och uppskalning av produktion.
4. Ökad samverkan mellan stat och näringsliv, bland annat genom ett särskilt forum för dialog och koordinering.
5. Ett aktivt svenskt agerande inom EU och internationellt, för att säkerställa långsiktiga och ambitiösa regelverk inom bland annat ICAO och IMO.
6. Utredningen betonar även vikten av att främja elektrifiering och energieffektivisering i transportsektorn för att begränsa konkurrensen om hållbara biodrivmedel.

Sammantaget syftar förslagen till att stärka både försörjningstrygghet, konkurrenskraft och möjligheten att nå klimatmålen, genom att öka såväl inhemsk produktion som tillgång via import av hållbara drivmedel.

Sammanfattande synpunkter

- Handlingsplanen är ett välkommet helhetsgrepp som svarar mot flygbranschens långvariga behov av en samlad strategi för hållbara drivmedel. SAF är flygets viktigaste verktyg under de kommande decennierna för omställning och avgörande för att nå svenska och europeiska klimatmål.
- Ökad SAF-produktion är avgörande för att möta kommande EU-krav och undvika brist samt kraftigt stigande kostnader.
- Långsiktiga och förutsägbara spelregler behövs för att stimulera investeringar i produktion, innovation och marknadsutveckling.
- Inhemsk och europeisk produktion stärker försörjningstryggheten och minskar beroendet av importerat flygbränsle och importerade råvaror.
- Transportföretagen tillstyrker en storskalig FUD-satsning för att få fram mer SAF från svensk biomassa. Fokus måste ligga på kommersialisering, inte bara forskning, eftersom de största riskerna uppstår i demonstrations- och uppskalningsfasen.
- Gröna kreditgarantier bör återinföras för att minska riskerna och locka privat kapital till SAF-projekt. Svenska stöd bör harmoniseras med EU:s regelverk för att maximera möjligheterna till EU-finansiering.

- Produktionsstöd och riskdelning behövs för att bryta dödläget mellan producenter och köpare av SAF. Offentliga stöd ska vara tidsbegränsade och successivt fasas ut när marknaden blivit mogen.
- Ett permanent forum mellan stat och näringsliv välkomnas för att minska osäkerheten kring investeringar. Forumet måste ha ett tydligt mandat att lösa hinder och följa upp genomförandet av handlingsplanen.
- EU:s klimatregelverk för flyget måste ligga fast för att skapa investeringssäkerhet och lika konkurrensvillkor. Sverige bör aktivt försvara nordiska skogsråvaror i ICAO, eftersom de är en viktig grund för svensk SAF-produktion.
- Elektrifiering av vägtransporter frigör biodrivmedel till flyg och sjöfart där alternativen är begränsade. Utbyggd laddinfrastruktur och rimliga energikostnader är avgörande för att elektrifieringen ska ske i den takt som krävs.

Handlingsplanen tar ett efterfrågat helhetsgrepp om ett av flygets viktigaste verktyg för omställning

Transportföretagen Flyg välkomnar promemorian *Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart (Ds 2026:11)* och delar helt bedömningen att staten behöver ta en mer aktiv roll för att främja produktion och tillgång till hållbara drivmedel för flyg och sjöfart. Vi ser positivt på att regeringen efterfrågade denna handlingsplan för området, då detta svarar mot ett långvarigt behov av ett samlat och strategiskt angreppssätt för flygets och sjöfartens omställning.

Transportföretagen Flyg har tidigare efterlyst ett sådant helhetsgrepp och anser att ökad tillgång till hållbara flygbränslen (SAF) och andra hållbara drivmedel är en förutsättning för att luftfarten ska kunna nå sina klimatmål. Utredningens fokus på investeringsstöd, riskdelning, produktion av hållbara drivmedel och långsiktiga spelregler ligger därför väl i linje med de behov som branschen har identifierat och kommunicerat.

Samtidigt vill Transportföretagen understryka att omställningen kräver en fortsatt kraftsamling från såväl offentliga som privata aktörer, där tydliga styrmedel, ökad efterfrågan på SAF och konkurrenskraftiga investeringsvillkor blir avgörande för att skala upp produktionen och säkerställa tillgången till hållbara flygbränslen.

Transportföretagen Flyg delar synpunkten att statens huvudsakliga fokus bör ligga på att bygga produktionskapacitet, men efterfrågesidan får inte lämnas därhän. Frivilliga SAF-köp från företag och offentlig sektor, utöver ReFuelEU-kraven, kan bidra till långsiktiga oftakes och därmed förbättra projektens finansierbarhet. Staten bör därför undanröja hinder för sådana additionella köp och använda offentlig upphandling där det är kostnadseffektivt

Transportföretagen Flyg välkomnar åtgärder som stärker tillgången till SAF och ökar efterfrågan. För flyget är SAF den enskilt viktigaste åtgärden för att minska klimatpåverkan på kort och medellång sikt, eftersom storskaliga alternativ i form av el- och vätgasflyg ännu inte kommer att finnas tillgängliga för merparten av trafiken under överskådlig tid. En ökad produktion och

användning av SAF är därför avgörande för att flyget ska kunna uppfylla såväl svenska som europeiska klimatmål.

Samtidigt riskerar begränsad tillgång och höga kostnader för SAF att försämra flygbranschens konkurrenskraft och försvåra omställningen. Det finns därför starka skäl för staten att skapa långsiktiga och förutsägbara villkor som stimulerar investeringar i produktion, innovation och marknadsutveckling. En ökad inhemsk och europeisk produktion av SAF stärker dessutom försörjningstryggheten, minskar beroendet av importerade fossila bränslen och bidrar till att utveckla nya gröna värdekedjor och arbetstillfällen.

Transportföretagen Flyg anser att politiken bör utformas så att tillgången på SAF ökar i takt med de ökande kvotkraven enligt ReFuelEU Aviation. För att säkerställa acceptans och konkurrenskraft krävs att omställningen genomförs på ett kostnadseffektivt sätt och att styrmedlen är långsiktiga, tekniköppna och konkurrensneutrala inom ramen för ReFuelEU Aviations hållbarhetskriterier och harmoniserade med EU:s regelverk.

En robust marknad för SAF är en förutsättning för att flyget ska kunna bidra till klimatomställningen samtidigt som tillgänglighet, konkurrenskraft och samhällsviktig konnektivitet värnas. Sammanfattningsvis:

- SAF är den viktigaste tillgängliga klimatåtgärden för flyget under de kommande decennierna.
- Ökad produktion behövs för att möta kommande EU-krav och undvika brist och kraftigt ökade kostnader.
- Inhemsk och europeisk SAF-produktion stärker både försörjningstrygghet, konkurrenskraft och klimatomställning.

Utvecklade motiv till synpunkter

1. Storskaliga satsningar på forskning, utveckling och demonstration (FUD) för en breddad råvarubas

Promemorians förslag: *Energimyndigheten ges i uppdrag att, i samverkan med näringslivet, ta fram ett program för forskning, utveckling och demonstration (FUD) för att påskynda kommersiellt bärkraftig produktion av biodrivmedel från fast biomassa, i syfte att säkra tillgång till bio-SAF och bio-SMF.*

Transportföretagen Flyg tillstyrker förslaget. Det finns ett brådskande behov av att skala upp produktionen av SAF för att möta flygets långsiktiga klimatmål.

En riktad FUD-satsning på fast biomassa är nödvändig för att Sverige ska kunna ta till vara sina naturliga komparativa fördelar, god tillgång till skogsbiomassa och industriell erfarenhet.

Det är av yttersta vikt att programmet innefattar hela värdekedjan (SAF-kedjan) och har ett tydligt kommersiellt mål och inte stanna vid grundforskning; det är i demonstrationsfasen som den avgörande finansiella risken uppstår.

Energimyndigheten måste tilldelas adekvata resurser för uppdraget, parallellt med de utökade uppgifter myndigheten redan fått genom implementering av ReFuelEU Aviation.

2. Förstärkta investeringsstöd och finansieringslösningar, inklusive gröna kreditgarantier och riskdelande stöd för att minska investeringsrisker

Promemorians förslag: Riksgälden bör snarast möjligt återfå möjligheten att ställa ut gröna kreditgarantier. Nationella stödssystem bör harmoniseras fullt ut med EU:s kriterier för att maximera inflödet av EU-stöd.

Transportföretagen Flyg har konsekvent stöttat investeringsincitament för SAF-produktion och lyft det som en förutsättning för att industrins omställning ska kunna genomföras på lika konkurrensvillkor.

Transportföretagen Flyg tillstyrker förslaget om ett återinförande av gröna kreditgarantier via Riksgälden. Kreditgarantier kan vara ett kostnadseffektivt sätt för staten att dela finansiell risk utan direkta utgifter, och de är avgörande för att utlösa privat kapital i kapitalintensiva FOAK-projekt (First of A Kind). Transportföretagen Flyg delar Statskontorets bedömning att kreditgarantiprogrammet bör vara kvar och återstartas efter 2026 års paus.¹

Vi stödjer också kravet på harmonisering med EU:s CISAF-ramverk och Innovationsfondens kriterier. Det är ett konkret sätt att göra svenska projekt mer attraktiva för EU-medfinansiering och undvika suboptimering där nationella regler skapar onödig administrativ friktion mot EU:s instrument.

Transportföretagen Flyg vill också lyfta vikten av att stödssystemens utformning tar höjd för de särskilda utmaningar som e-SAF-projekt möter: volatila och höga elkostnader och koldioxidpriser, ostabila regelverk, begränsad elnätkapacitet, tillgång till kostnadseffektiv vätgas och lämplig koldioxid, lång ledtid till slutgiltigt investeringsbeslut (FID) och brist på referensanläggningar.

3. Införande av auktionsbaserade stödmekanismer och nationell riskdelningsmekanism

Promemorians förslag: Sverige bör vidta förberedelser för att samfinansiera en pilotauktion för e-SAF inom ramen för e-SAF Early Movers Coalition. Sverige bör delta aktivt i den EU-gemensamma auktionen som planeras i STIP. Sverige bör därutöver förbereda en tidsbegränsad nationell riskdelningsmekanism för bio-SAF och bio-SMF från fast biomassa. Total kostnad är 11 miljarder kronor 2030–2039, finansierade via ETS-auktionsintäkter från flyget och sjöfarten.

Förslaget om produktionsbaserade stöd är i linje med Transportföretagen Flygs ståndpunkt. Det krävs statliga riskavlastande åtgärder för att komma förbi det inledande problemet där producenter inte kan investera utan oftakes, och köpare kan inte teckna oftakes utan ett fungerande marknadsutbud.

¹ Se ”Statliga kreditgarantier för gröna industriinvesteringar” (STK 2026:27), Statskontoret (2026) <https://www.statskontoret.se/uppdrag-och-rapporter/rapporter/2026/statliga-kreditgarantier-for-grona-industriinvesteringar/>

Transportföretagen Flyg tillstyrker förslaget om anslutning till e-SAF Early Movers Coalition. Att Sverige deltar ger ökad tyngd i koalitionen och öppnar för att påverka auktionsdesign och vilka råvaror och tekniker som inkluderas.

Däremot bör en dubbelsidig auktion med offentlig mellanhand avvecklas så snart marknaden mognar, för att inte snedvrider privata affärsmodeller på drivmedelsmarknaden.

Transportföretagen Flyg tillstyrker även den nationella riskdelningsmekanismen för bio-SAF från fast biomassa, men anser att den bör vara tidsbegränsad och utformas marknadskompatibelt så att den kompletterar, snarare än tränger undan, privat finansiering på mogna marknadssegment. Förslaget att kostnaderna täcks av auktionsintäkter från EU ETS för flyget och sjöfarten är välmotiverat och rimligt. Intäkterna härstammar från de sektorer som bär kostnaderna för omställningen, vilket är principiellt riktigt att de återinvesteras i produktionskapacitet som sänker sektorernas framtida omställningskostnader.

Utifrån de antaganden som ligger till grund för promemorians förslag motsvarar de föreslagna offentliga insatserna om 11 miljarder kronor produktion av omkring 140 000 ton e-SAF under perioden 2030–2039, vilket motsvarar ungefär hälften av det svenska e-SAF-behovet under samma tidsperiod. Det visar tydligt både betydelsen av insatsen och det återstående finansierings- och produktionsgapet.

Ur ett bredare perspektiv utgör 140 000 ton e-SAF en begränsad volym i förhållande till det samlade behov som följer av ReFuelEU Aviation, vilket ytterligare understryker behovet av att fler aktörer bidrar till finansieringen av omställningen, inklusive genom EU-gemensamma mekanismer.²

4. Inrätta ett forum för dialog, samverkan och koordinering mellan stat och näringsliv, bland annat genom ett särskilt forum för dialog och koordinering.

Promemorians förslag: Regeringen bör inrätta ett forum för dialog och samverkan i syfte att främja tillgången på hållbara drivmedel till luftfarten och sjöfarten, med representanter från hela värdekedjan.

Transportföretagen Flyg har länge lyft behovet av strukturerad statlig dialog med branschen. I exempelvis yttrandet om EU:s klimatmål 2040 konstateras att "inrättandet av ett avtal för flygtrafik för att stödja den planerade vägen mot 2050 inom EU samt införandet av en sammanhängande policyram som ger säkerhet och minskar riskerna för investeringar inom SAF-produktion och andra hållbara alternativ."³

² SAS presenterade en analys i april 2026 som visar att de kommande kraven på e-SAF enligt ReFuelEU Aviation kommer att skapa ett mycket stort behov av ny produktionskapacitet i Skandinavien och Europa. Riktade stöd- och finansieringsmekanismer behövs för att minska investeringsriskerna och möjliggöra storskalig produktion av e-SAF till konkurrenskraftiga kostnader. SAS (2026). *The Need for e-SAF in Scandinavia*. SAS Aviation Insights No. 6.

Tillgänglig på: <https://www.sasgroup.net/newsroom/sas-aviation-insights/the-need-for-e-saf-in-scandinavia/>

³ Transportföretagen Flyg yttrande om "Kommissionens meddelande om EU:s kommande klimatmål för 2040 samt Kommissionens meddelande om industriell koldioxidförvaltning" KN2024/00503, 30 april 2024.

<https://www.regeringen.se/contentassets/7d5295706ab54918a3e1533d1e5c6551/transportforetagen-flyg.pdf>

Transportföretagen Flyg tillstyrker förslaget. Ett stabilt, återkommande dialogforum minskar risken för informationsasymmetrier och regulatorisk osäkerhet. Faktorer som just nu hämmar investeringsbeslut i SAF-produktion.

Forumet bör dock ha ett konkret mandat och inte enbart vara rådgivande. Det bör aktivt arbeta för att identifiera hinder, föreslå regelförenklningar och följa upp genomförandet av handlingsplanens åtgärder.

Det är avgörande att hela värdekedjan – råvaruleverantörer, producenter av insatsvaror, SAF-producenter, transport- och lagringsaktörer, flygplatsaktörer, flygbolag och slutkunder – har en permanent plats i forumet.

Forumets mandat bör uttryckligen omfatta distribution, lagring och tillgänglighet till SAF även utanför unionsflygplatserna. Omställningen får inte skapa nya kostnads- eller tillgänglighetsnackdelar för regional trafik; flexibla och kostnadseffektiva lösningar för hela det svenska flygplatssystemet bör utvecklas

Totalförsvarsaspekten är central. En högre svensk och europeisk produktionskapacitet för SAF stärker försörjningstryggheten, samtidigt som den civila luftfartens roll som samhällsviktig infrastruktur och del av totalförsvarets transportförmåga bör beaktas i det fortsatta arbetet.

5. Ett aktivt svenskt agerande inom EU och internationellt, för att säkerställa långsiktiga och ambitiösa regelverk inom bland annat ICAO och IMO.

***Promemorians förslag:** Sverige bör verka för att ambitionsnivåerna i ReFuelEU Aviation och EU ETS inte sänks vid kommande revideringar, men att regelverken kan göras mer flexibla och administrativt lättare att efterleva. Sverige bör också driva på inom ICAO för effektivare globala styrmedel och delta aktivt inför CAAF/4. Svenska myndigheter bör säkra tillräckliga resurser för arbete i ICAO:s miljökommitté (CAEP).*

Transportföretagen Flyg har vid upprepade tillfällen slagit fast att ReFuelEU Aviation och de övriga delarna av Fit for 55 bör ha absolut prioritet och att nationella styrmedel på samma område är överflödiga och olämpliga. Förordningens syfte är just lika villkor och att förhindra fragmentering av lufttransportmarknaden och snedvridning av konkurrensen. Nationella pålagor motverkar detta.

Sverige bör därför inte enbart verka för stabilitet i de befintliga EU-regelverken utan också aktivt motverka att parallella nationella krav läggs på flygbolag och bränsleleverantörer på ett sätt som skapar konkurrenssnedvridning.

Den regulatoriska osäkerheten som nämns i promemorian – risken att beslutade mål omprövas av framtida beslutsfattare – är ett centralt skäl för att Sverige på EU-nivå aktivt bör driva på för regelstabilitet. Investerare behöver förtroende för att inblandningskraven faktiskt gäller långsiktigt.

Transportföretagen Flyg ger också stöd till att regelverken kan göras mer flexibla och administrativt enklare utan att ambitionsnivåerna sänks. Flexibilitetslösningar, som anti-tankeringbestämmelsernas utformning och certifieringssystemen, är avgörande för detta. Den pågående revisionen av EU ETS1 (juli 2026) och kommande revision av ReFuelEU Aviation (januari 2027) är viktiga för Sverige att både driva stabilitet och förenkling.

Transportföretagen Flyg har konsekvent förespråkat starka globala ramverk som komplement till EU-regelverket. Organisationen betonar vikten av att CORSIA och ICAO:s regelverk beaktas vid utformningen av nationella och europeiska styrmedel samt att Sverige verkar för att regelutvecklingen inte missgynnar svenska förutsättningar. Sverige behöver därför ett aktivt och strategiskt engagemang inom ICAO.

Globala styrmedel skapar en mer jämn spelplan och minskar risken för koldioxidläckage till utomeuropeiska operatörer.

En mycket viktig sak som promemorian lyfter är att det finns en risk, inom ICAO:s pågående översyn av CORSIA, att avverkningsrester från nordiskt skogsbruk riskerar att inte accepteras som råvara för certifierad SAF. Det är en direkt fara för Sveriges komparativa fördelar i produktionen av bio-SAF. Sverige bör med kraft driva linjen att nordiska skogsrester uppfyller hållbarhetskriterierna.

Det är därför av yttersta vikt att svenska myndigheter – i CAEP och undergrupper – tilldelas tillräckliga resurser. Utan aktiv svensk närvaro i tekniska arbetsgrupper riskerar regelverken att utformas utan hänsyn till nordiska förutsättningar.

6. Främja elektrifiering och energieffektivisering i transportsektorn för att begränsa konkurrensen om hållbara biodrivmedel.

Promemorians förslag: Sverige bör verka för energieffektivisering och elektrifiering av transportsektorn för att minska konkurrensen om biodrivmedel. EU:s CO₂-krav på nya vägfordon bör ligga fast. Utbyggnad av landströmsinfrastruktur bör främjas.

Promemorian pekar ut den ökande konkurrensen om biodrivmedel som en nyckelutmaning för flygets (och sjöfartens) klimatomställning. Efterfrågan på HVO, LBG och bio-SAF väntas öka kraftigt under 2030-talet, medan tillgången är begränsad. Det riskerar att leda till högre priser, ökat importberoende och större försörjningsrisker.

En huvudslutsats är att vägtransporter har betydligt bättre förutsättningar för elektrifiering än flyg och oceangående sjöfart. Genom elektrifiering och energieffektivisering av vägtrafik och delar av sjöfarten kan biodrivmedel frigöras till de transportslag där alternativen är få.

Transportföretagen Flyg välkomnar utredningens sektorsövergripande synsätt och delar bedömningen att biodrivmedel i högre utsträckning bör användas inom flyg och långväga sjöfart där elektrifiering möter störst hinder, men utan att införa nationella styrmedel som snedvrider konkurrensen. Elektrifiering av vägtransportsektorn är därför en viktig del av lösningen.

Samtidigt förutsätter elektrifieringen mer än skärpta fordonskrav för nya fordon. Omställningstakten påverkas av bland annat laddinfrastruktur, energipriser, investeringar och andra styrmedel såsom hög energibesättning. Det är den faktiska elektrifieringen av fordonsflottan, inte bara nybilsförsäljningen, som avgör hur snabbt konkurrensen om biodrivmedel minskar.

Utbyggnad av landström stöds, men finansieringsansvaret mellan stat, hamnar, rederier och EU behöver tydliggöras för att investeringarna ska kunna genomföras i tillräcklig omfattning.

Transportföretagen pekar också på att utredningens analys bygger på att vägtransporternas elektrifiering sker enligt plan. Om omställningen går långsammare riskerar konkurrensen om biodrivmedel att öka, vilket försvårar flygets och sjöfartens omställning.

Utredningens kärnbudskap är att elektrifiering och energieffektivisering är avgörande för att frigöra biodrivmedel till flyg och sjöfart. Transportföretagen delar analysen men efterlyser tydligare åtgärder för elektrifiering av tung trafik och exempelvis finansiering av landström. Samordning mellan transportslag och kostnadseffektiva styrmedel blir avgörande för att lyckas.

Avslutning

Transportföretagen Flyg tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och bidra till föreliggande förslag. Transportföretagen Flyg bistår gärna i det fortsatta arbetet.

Fredrik Kämpfe, Branschchef

Transportföretagen Flyg

Mårten Bergman, Transportekonom

Transportföretagen