

Till: Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

**REMISSYTTRANDE
(LI2026/00922)**

2026-08-21

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser närmare 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Yttrande från Föreningen Svensk Sjöfart avseende promemorian *Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart (Ds 2026:11)*

Sammanfattning

Föreningen Svensk Sjöfart välkomnar promemorian och delar i huvudsak utredningens bedömning att tillgången till hållbara drivmedel utgör en avgörande förutsättning för sjöfartens klimatomställning, för genomförandet av FuelEU Maritime och EU ETS samt för möjligheterna att nå de långsiktiga klimatmålen inom IMO. Utredningens fokus på utbudsskapande åtgärder är därför välkommet förutsatt att det utbud som skapas möts av en faktisk efterfrågan.

Svensk Sjöfarts klimatfärdplan från 2026¹ utgår från målet att svenska rederier ska nå klimatneutralitet senast år 2050, med delmål om 30 procents minskning av växthusgasutsläppen till 2030 och 80 procents minskning till 2040 jämfört med 2008 års nivåer. Omställningen ska ske ur ett livscykelperspektiv och bygger på en kombination av energieffektivisering, elektrifiering där så är möjligt, ökad användning av hållbara biobränslen samt successiv introduktion av nya fossilfria energibärare.

Svensk Sjöfart tillstyrker huvuddelen av utredningens förslag men anser att:

- sjöfartens specifika behov behöver ges en mer framträdande roll i handlingsplanen,
- utvecklingen av hållbara sjöfartsbränslen inte får hamna i skuggan av luftfartens behov,
- teknikneutralitet måste genomsyra styrmedel och stödinsatser,
- energieffektivisering fortsatt måste prioriteras oavsett ökat utbud av hållbara bränslen,
- betydelsen av svensk gasinfrastruktur och massbalanssystem för förnybara gaser behöver uppmärksammas,
- intäkter från EU ETS i större utsträckning bör återföras till sjöfartens omställning,
- det nationella forum som föreslås bör ges en bredare och mer strategisk funktion än vad utredningen beskriver.

¹ [Svensk Sjöfarts Klimatfärdplan anno 2026](#)

Övergripande synpunkter

Svensk Sjöfart delar utredningens slutsats att den största utmaningen framöver inte primärt handlar om att skapa efterfrågan på hållbara drivmedel utan om att säkerställa tillräcklig tillgång till konkurrenskraftiga hållbara bränslen och energibärare. FuelEU Maritime och EU ETS skapar redan idag tydliga signaler till marknaden. Utmaningen är att möjliggöra investeringar i produktion, distribution och infrastruktur så att efterfrågan kan mötas.

Sjöfartens betydelse för svensk konkurrenskraft bör tydliggöras

Sjöfarten är en grundförutsättning för svensk handel, industri och försörjningsberedskap. Omställningen till hållbara bränslen måste därför också ses som en näringspolitisk och säkerhetspolitisk fråga. Åtgärder som stärker tillgången till hållbara sjöfartsbränslen bidrar inte endast till minskade utsläpp utan även till:

- stärkt svensk konkurrenskraft,
- ökad energisäkerhet,
- förbättrad försörjningsberedskap,
- industriell utveckling och investeringar i Sverige.

Svensk Sjöfart anser att detta perspektiv med fördel bör genomsyra den fortsatta politikutvecklingen.

Teknikneutralitet måste vara vägledande

Svensk Sjöfarts klimatfärdplan från 2026 konstaterar att sjöfarten står inför ett komplext energipussel där flera energibärare och tekniklösningar kommer att behöva samexistera under lång tid. Olika fartygstyper och trafikupplägg kommer att kräva olika lösningar.

Svensk Sjöfart anser därför att statens insatser bör vara teknikneutrala och att politiken bör undvika att i förväg försöka förutspå vinnande teknologier.

Energieffektivisering måste ges större tyngd

Klimatfärdplanen slår fast att det mest effektiva sättet att minska behovet av fossil energi är att först minska det totala energibehovet genom energieffektivisering. Detta minskar samtidigt behovet av hållbara bränslen. Svensk Sjöfart anser att regeringens fortsatta arbete bör ge ökad uppmärksamhet åt:

- energieffektiv fartygsteknik,
- operationell effektivisering,
- digitalisering,
- AI-baserad optimering,
- hamneffektivisering,
- vindassistans,
- andra kompletterande framdrivningslösningar.

Svensk Sjöfart efterlyser härvidlag ökade forskningsanslag för fortsatt utveckling inom ovan områden.

Gasinfrastrukturens betydelse för sjöfartens omställning

Svensk Sjöfart anser att utredningen underskattar betydelsen av den svenska gasinfrastrukturen för utvecklingen av hållbara sjöfartsbränslen. En betydande konkurrensnackdel för Sverige jämfört med

andra europeiska länder är avsaknaden av ett väl utbyggt nationellt gasnät. Detta försvårar möjligheterna att producera, distribuera och använda förnybara gaser på ett kostnadseffektivt sätt. Bristen på gasinfrastruktur innebär att många projekt blir beroende av vägtransporter av råvara eller färdigt bränsle, vilket ökar logistikkostnaderna och i flera fall försämrar projektens ekonomiska förutsättningar. Avsaknaden av ett nationellt gasnät begränsar dessutom möjligheten att använda massbalanssystem för förnybara gaser, något som i andra länder har underlättat både produktion och användning. Svensk Sjöfart vill särskilt peka på Danmark där ett väl utbyggt gasnät har möjliggjort omfattande biogasproduktion och en effektiv integration mellan jordbruk, energisystem och användare. Regeringen bör därför analysera gasinfrastrukturens betydelse för sjöfartens omställning och identifiera åtgärder för att stärka möjligheterna att producera, distribuera och använda förnybara gaser i Sverige.

Specifika synpunkter på utredningens förslag

Förslag 7.3 - FUD-satsning för en breddad råvarubas:

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget. Satsningen bör dock utformas teknikneutralt. Utredningen lyfter återkommande fram HVO och flytande biogas som centrala alternativ. Dessa är viktiga energibärare, men uppdraget bör omfatta biobränslen i bredare mening. Svensk Sjöfart förespråkar därför att begreppet "biobränslen" används mer genomgående i handlingsplanen.

Förslag 7.4 - Investeringsstöd fortsatt viktiga:

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget att återinföra möjligheten till gröna kreditgarantier. Många av de produktionsprojekt som planeras i Sverige är mycket kapitalintensiva och har svårt att nå slutligt investeringsbeslut utan riskavlastning. Kreditgarantierna bör även omfatta:

- produktionsanläggningar för sjöfartsbränslen,
- bunkringsinfrastruktur,
- hamninfrastruktur,
- distributionssystem.

Förslag 7.5 - Produktionsbaserade stöd är nödvändiga:

Svensk Sjöfart anser att produktionsbaserade stöd är nödvändiga, men att de måste utformas så att även sjöfartens omställningsbehov ges tillräcklig vikt. Utredningen beskriver på ett välgrundat sätt de betydande utmaningarna för luftfartens framtida drivmedelsförsörjning. Det får dock inte leda till att framtida stödinsatser i huvudsak riktas till flyget. Att sjöfarten under den första delen av 2030-talet i viss utsträckning kan uppfylla kraven i FuelEU Maritime genom energieffektivisering, landström, LNG och begränsad användning av biodrivmedel innebär inte att behovet av nya hållbara sjöfartsbränslen är mindre angeläget. Tvärtom kräver sjöfartens långsiktiga omställning omfattande investeringar i produktion, infrastruktur och nya värdekedjor redan idag.

Om dessa investeringar skjuts på framtiden riskerar Sverige och EU att utveckla ett nytt strategiskt importberoende för hållbara sjöfartsbränslen samtidigt som möjligheten att etablera konkurrenskraftiga svenska värdekedjor och industriella arbetstillfällen går förlorad.

Svensk Sjöfarts klimatfärdplan pekar på höga investeringsrisker som ett av de största hindren för omställningen. Produktionsbaserade stöd och andra offentliga riskdelningsmekanismer är därför avgörande för att mobilisera privat kapital, minska investeringsrisken och påskynda uppbyggnaden av en produktion av fossilfria drivmedel som både sjöfarten och övriga transportsektorer kommer att vara beroende av.

Förslag 7.6 - Inrätta ett forum för dialog och samverkan:

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget men anser att forumets uppdrag bör breddas. Forumet bör inte endast fungera som ett samrådsforum kring drivmedel utan som ett strategiskt forum kring energiomställningen sett ur ett systemperspektiv.

Sjöfartens omställning påverkas av frågor som:

- energiförsörjning,
- konkurrenskraft,
- försörjningsberedskap,
- industriutveckling,
- infrastruktur,
- finansiering,
- teknikutveckling.

Forumets viktigaste uppgift bör därför vara att utveckla och förankra en gemensam verklighetsbild kring sjöfartens energiomställning i syfte att verkställa omställningen. Svensk Sjöfart anser att forumet bland annat bör:

- skapa en gemensam kunskaps- och analysbas,
- identifiera och undanröja regulatoriska hinder,
- identifiera och undanröja investeringshinder,
- analysera och identifiera infrastrukturbehov,
- stärka samordningen mellan aktörer,
- minska polariseringen mellan olika teknikspår,
- bidra till stärkt svensk konkurrenskraft, energisäkerhet och försörjningsberedskap.
- inrättas i syfte att undanröja politisering.

Förslag 7.7 - Långsiktiga och stabila EU-regelverk:

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget. Stabila och långsiktiga regelverk är avgörande för att investeringar med återbetalningstider på 20-40 år ska kunna genomföras. Sverige bör aktivt verka för att ambitionsnivån i FuelEU Maritime och övriga relevanta regelverk bibehålls samtidigt som regelverken förenklas där det är möjligt samtidigt som sjöfartens konkurrenskraft behöver värnas.

Förslag 7.8 - Elektrifiering och energieffektivisering:

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget. Dock konstaterar vi att elektrifiering kommer att spela olika stor roll inom olika fartygssegment och att för stora delar av handelsflottan kommer flytande och gasformiga hållbara bränslen även fortsättningsvis vara nödvändiga.

Förslag 7.9 - Internationellt samarbete:

Svensk Sjöfart understryker behovet av att fortsätta verka internationellt givet att globala styrmedel är avgörande för att:

- skapa en internationell marknad för hållbara sjöfartsbränslen,
- minska risken för konkurrenssnedvridning,
- möjliggöra storskaliga investeringar,
- stärka den globala efterfrågan på fossilfria energibärare.

Svensk Sjöfarts synpunkter på finansieringen

Svensk Sjöfart noterar att utredningen bedömer att de samlade ETS-intäkterna från luftfart och sjöfart under perioden 2030-2039 uppgår till cirka 11 miljarder kronor, där luftfarten antas generera cirka 1 miljard kronor per år medan sjöfartens bidrag uppskattas till cirka 100 miljoner kronor per år.

Svensk Sjöfart anser att denna uppskattning sannolikt underskattar sjöfartens framtida bidrag väsentligt. Utifrån tillgängliga data från Naturvårdsverket bedömer föreningen att ETS-intäkterna från sjöfarten kan komma att ligga i samma storleksordning som luftfartens när systemet är fullt infasat, det vill säga omkring 1 miljard kronor per år även från sjöfarten.

Om vår bedömning är korrekt innebär det att de samlade ETS-intäkterna från luftfarten och sjöfarten under perioden 2030-2039 snarare kan uppgå till omkring 20 miljarder kronor än de 11 miljarder kronor som utredningen utgår från, vilket skapar betydligt större möjligheter att finansiera:

- produktion av hållbara sjöfartsbränslen,
- bunkringsinfrastruktur,
- landström,
- laddinfrastruktur,
- demonstrationsprojekt,
- innovationsstöd,
- riskdelningsmekanismer.

Svensk Sjöfart anser därför att regeringen bör låta analysera de förväntade ETS-intäkterna närmare innan den långsiktiga finansieringen fastställs.

Avslutande ställningstagande

Föreningen Svensk Sjöfart välkomnar promemorians analys och delar bedömningen att ökad tillgång till hållbara bränslen är en förutsättning för att sjöfarten ska kunna genomföra sin klimatomställning och nå målet om klimatneutralitet senast 2050.

Sverige har mycket goda förutsättningar att utvecklas till ett ledande europeiskt nav för produktion och användning av hållbara sjöfartsbränslen. För att denna potential ska realiseras krävs dock långsiktiga spelregler, teknikneutrala styrmedel, ökad tillgång till kapital, satsningar på infrastruktur och ett tydligt fokus på konkurrenskraft och försörjningsberedskap.

Svensk Sjöfart anser därför att regeringens fortsatta arbete bör säkerställa att sjöfarten ges likvärdiga förutsättningar som luftfarten i genomförandet av handlingsplanens åtgärder och att omställningen används som en strategisk möjlighet att stärka Sveriges position som maritim nation.

För Svensk Sjöfart

Stockholm som ovan,



Fredrik Larsson,
Miljö- och Klimatansvarig