

**Er ref:** LI2026/00922  
Claes Elmgren

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

**Vår ref:** R:SI202655  
Elin Swedlund

Elin.swedlund@skogsindustrierna.se

## Yttrande om Ds2026:11 Ökad tillg. till hållb. drivm. inom luft-&sjöfart

### Sammanfattning

Regeringskansliet har beställt en utredning om hur tillgången till hållbara drivmedel för sjöfart och luftfart kan främjas vilken nu presenteras i promemorian [Ds 2026:11 Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart](#). Vi yttrar oss om denna i egenskap av att våra medlemsföretag är stora transportköpare av sjötransporter, samt potentiella producenter av biodrivmedel till flyg och sjöfart.

Skogsindustriernas yttrande:

1. Vi tillstyrker förslagen om produktionsbaserade stöd men vi anser att en nationell riskdelningsmekanism för att skala upp ny teknik endast ska gälla för en initial produktionsanläggning. Förslagen behöver kompletteras med (1) en plan för ökad fossilfri elproduktion (2) kompenserande finansiella stöd för transportköpare (3) Sverigestrategi för effektivare sjöfart (4) att råvarukrav minimeras så producenter kan sälja drivmedel till olika marknader och transportslag, (5) analys av underliggande prisdrivande faktorer för e-bränslen och biodrivmedel.
2. Analyser saknas om effekterna på svensk och europeisk industris konkurrenskraft till följd av höga transport- och energikostnader samt om tillgång till fossilfria råvaror och energi. För att upprätthålla acceptansen inom hela EU för sjöfartens omställning krävs finansiella stöd till transportköpare som likställer konkurrensvillkor med globala konkurrenter - särskilt viktigt för svensk basindustri.
3. Deltagande i eSAF Early Movers Coalition och EU-gemensamma auktion för SAF och SMF bör verka för att EU-länder finansierar bränsleproduktion där fossilfri energi är som billigast. Det ger störst klimatnytta till lägst pris, främjar sund konkurrens inom bränsleproduktion samt öppnar för svensk skogsindustri att få investeringar i biobränsleprod. ifrån restprodukter från skogsbruk och industri. Vi ser risk i att de sanktionsavgifter svensk basindustri riskerar betala inom FuelEU Maritime (FEM) går till det lands statskassa där "fartyget" är registrerat och därmed förfördelar bränsleproducenter i dessa länder. I sådant fall kan bilateral avtal mellan Sverige och andra länder vara av intresse.
4. Klimatomställningen av sjöfarten bör i första hand ske genom att effektivisera sjöfarten då det minskar bränsleanvändningen kraftigt. Vi listar förslag på åtgärder i vårt yttrande nedan.
5. EU:s styrmedel för sjöfart leder enbart till högre transportkostnader utan att utsläppen från sjöfarten minskar, detta då sjöfarten vidare fakturerar sanktionsavgifterna till industrin. Transparensbristen inom ETS 1 och FEM försvårar för industrin att konkurrensutsätta rederierna och industrin riskerar tvingas minska produktionen eller flytta godstransporterna från sjö till land för att klara kostnaderna.
6. Sverige bör verka för att EU ser över ETS 1 och FEM, samt avvecklar de båda i samband med införandet av IMO NZF, för att undvika överlappande och därmed onödigt kostsamma styrmedel.

7. Låt ej LULUFC kompensera ETS. Sverige bör säkerställa god tillgång på bioråvara från skogen samt mineraler då e-bränsleprod. kräver biogen CO<sub>2</sub> och kritiska mineraler. Vi ifrågasätter att myndigheter föreslår begränsningar av skogs- och gruvnäring inom ramen för EU:s naturrestaureringsförordning.
8. Markanvändningsexperter från Skogsstyrelsen och Jordbruksverket bör bistå Transportstyrelsen i arbetet med fossilfria bränslen under ICAO och IMO för att säkerställa efterlevnadsbara regler.

## Skogsindustriernas yttrande

Vi välkomnar att regeringen tillsatt utredningarna [Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart](#) samt [Styrmedel för en fossilfri sjöfart](#) av Energimyndigheten. Vi saknar dock transportköparperspektivet då de båda utredningarna enbart utgår ifrån drivmedelsproducentens och svensk sjöfarts konkurrenskraft. Vi ifrågasätter även utredarens slutsats i *kap 7.10.1 Vilka som berörs av förslagen om att förslagen ej får någon konsekvens för transportköpare och svensk basindustri*.

Vi menar att omställning av sjöfarten är för kostsam för att lämna till sjöfartens kunder, dvs svensk industri att bära, särskilt som Sverige i praktiken är en ö vilket gör vår industri beroende av sjöfart och som konkurrensen från Kina fortsatt ökar på den europeiska och globala marknaden vilket försvårar möjligheten att föra vidare omställningskostnaden för sjötransporterna till kunderna.

Många andra EU-länder höjer nu rösten för att helt ta bort styrmedlen för omställning av sjöfarten. Så länge transportköparens kostnader inte hanteras eller kompenseras så haltar styrmedlen och risken för att politiken tvingas ta bort dem är stor. Därför behöver regeringen komplettera dessa två utredningar med en utredning som innehåller en konsekvensanalys av hur omställningen av sjöfarten påverkar Sveriges och Europas transportkostnader och energipriser och hur detta påverkar svensk export och import och därmed Sveriges BNP och inflation, samt föreslå *kompensterande åtgärder för svensk industri i form av finansiellt stöd*. Detta är extra viktigt för ett land som Sverige då svenskt välstånd är beroende av svensk exportindustri, och svensk exportindustri är beroende av sjöfart för att kunna idka handel med kunder i Sverige, i Europa och över hela världen. Detta då Sverige i praktiken är en ö.

Baserat på den estimerade volymen elektrobränslen som kommer att behövas inom sjöfarten, både för svenska inrikes och utrikestransporter, har Sweco, på uppdrag av Svenskt Näringsliv, uppskattat att elbehovet uppgå till ca 69 TWh, vilket motsvara ca hälften av Sveriges årliga elkonsumtion idag.<sup>1</sup> Denna energikostnad och sjötransportkostnad tål Sveriges transportköpare inte att bära. Med minskad konsumtion skapas dock gynnsammare förutsättningar att bedriva sjöfart med fossilfritt bränsle.

Politikens primära fokus behöver därför vara att *effektivisera sjöfarten och därigenom minska bränsleförbrukningen*, dvs verka för större och energieffektivare fartyg. Sverige behöver en gemensam strategi och mål för hur vi effektiviserar sjöfartstransporterna genom att bland annat nyttja större fartyg. Detta bör vara målsättningen med det forum som utredningen föreslår inrätta för dialog och samverkan.

Det är inte realistiskt att tro att Sverige kan eliminera de fossila utsläppen genom att ställa om till fossilfria bränslen, men det är realistiskt att tro att vi kan lyckas minska utsläppen genom effektivisering. Det är rimligt att ha som mål att fartyg om 40-60 000 ton ska kunna trafikera flera hamnar på Östersjöns kust senast 2035 och att det skulle kunna effektivisera sjöfarten med 60-70 % jämfört med 15 000-tonsfartyg enligt våra egna beräkningar.

---

<sup>1</sup> [Transportanalys 2024 Svenskt Näringsliv.pdf](#)

## Yttrande om respektive förslag

### *Kapitel 7.3 FUD-satsning för en breddad råvarubas.*

- Vi stödjer förslaget att Energimyndigheten bör ta fram ett program för forskning, utveckling och demonstration för att påskynda produktion av biodrivmedel från fast biomassa, men understryker att uppdraget även behöver:
  - omfatta *hela* värdekedjan, dvs även de som konsumerar och finansierar drivmedlet i en bärkraftig marknad; rederier, speditörer och i slutänden transportköpare.
  - stärka svensk basindustris konkurrenskraft så att industrin kan transportera varor via sjöfart och fortsatt vara konkurrenskraftig på den europeiska och globala marknaden.
  - stärka Sveriges och Europas energimarknad genom att verka för att energipriserna i Sverige och Europa hålls på en rimlig (låg) nivå.
  - verka för att statens pengar investeras i den bränsleproduktion som ger störst klimatnytta för minst pengar, oaktat om den är i Sverige eller om den består av bioenergi.
- Vi efterfrågar att programmet även har som mål att sjöfarten effektiviseras.

### *7.4 Investeringsstöd fortsatt viktiga*

- Vi efterfrågar investeringsstöd som tar i beaktan att; för att våra medlemmar ska kunna ta ett investeringsbeslut om att producera biobränsle från restprodukter från skogsbruk och industri så krävs det att investeringskalkylen går ihop, att det finns en marknad för produkterna och att kunden/transportköparen fortsatt kan transportera sina primära varor via sjöfart utan att tappa konkurrenskraft till följd av kraftigt stigande sjöfartskostnader.
- Vi efterfrågar investeringsstöd för effektivisering av sjöfarten.
- Vi stödjer förslagen om att behålla statliga kreditgarantier och harmonisera svenska kreditgivningsregelverk med EU-kriterier.

### *7.5 Produktionsbaserade stöd är nödvändiga*

- Vi stödjer förslaget om en tidsbegränsad nationell riskdelningsmekanism för att skala upp produktionen av bio-SAF och bio-SMF från fast biomassa, samt bedömningen att en dubbelsidig auktion med en offentlig mellanhand, som avvecklas när marknaden mognar, är en ändamålsenlig modell. Styrmedlet bör dock användas med försiktighet och i första hand för en första anläggning som skalar upp ny teknik. Därefter bör marknadskrafter gälla.
- Vi efterfrågar att produktionsstödet kompletteras med konsumtionsstöd och kompenserande åtgärder för transportköpare. Som vi skrev ovan är omställning av sjöfarten för kostsam för att lämna till sjöfartens kunder, dvs svensk industri och handel, att bära.
- Vi efterfrågar information om vilket kundsegment som tål att bära höga drivmedelskostnader för sjöfart under en lång period framåt och fortsatt vara konkurrenskraftiga. Denna kunskap behöver våra medlemsföretag ha innan de investerar i att starta en produktion av biobränsle då avskrivningen av en sådan investering sträcker sig över flera decennier.
- Vi stödjer förslagen om att Sverige bör delta i eSAF Early Movers Coalition och EU-gemensamma auktion för SAF och SMF. Det är kritiskt att Sverige verka för att EU-länder finansierar fossilfri bränsleproduktion där det är som billigast, tex där fossilfri energi är som billigast. Det ger störst klimatnytta till lägst pris, främjar sund konkurrens inom bränsleproduktionsmarknaden samt öppnar för svensk skogsindustri att äska om investeringar i e- och bio-bränsleproduktion av restprodukter från skogsbruk och skogsindustri i de fall det är klimatomkostligt och ekonomiskt mest lämpligt att producera drivmedlet i Sverige. Vi ser en risk i att de sanktionsavgifter svensk basindustri kommer betala inom FuelEU Maritime går till det EU-lands statskassa där fartygets

ISM-företag är registrerat då detta sällan är Sverige. Det riskerar förfördela bränsleproducenter i dessa länder då det är politiskt lättare för en regering att motivera investeringar som skapar arbetstillfällen, skatteintäkter och industriell utveckling på hemmaplan. Dock riskerar det leda till investeringar i en icke finansiellt hållbar produktion av fossilfria bränslen. I sådana fall kan bilaterala avtal mellan Sverige och andra länder vara av intresse, men ej optimalt.

- Vi efterfrågar att Sverige för en aktiv politik i Sverige och EU för att säkerställa långsiktigt god tillgång på hållbar bioråvara från skogen. Biobränsle kräver restprodukter från skogsbruk och e-bränsle kräver biogen CO<sub>2</sub> från massabruk samt kritiska mineraler. Vi anser det anmärkningsvärt att fem svenska myndigheter föreslår att Sverige ska åta sig ytterligare begränsningar av skogsbruk och markanvändning inom ramen för EU:s naturrestaureringsförordning.<sup>2</sup>
- Vi efterfrågar en analys av underliggande prisdrivande faktorer för e-bränslen och biodrivmedel. Genom att förstå dessa bättre ges aktörerna i kedjan, inkl transportköparen, större möjligheter att hantera de finansiella riskerna med att använda fossilfria drivmedel.
- Vi tillstyrker att Sverige bör verka för att den EU-gemensamma auktionen också innefattar biodrivmedel från fast biomassa. Svensk skogsindustri kommer enbart producera biodrivmedel från restprodukter från skogsbruk (grenar och toppar) samt från skogsindustrin.
- Vi efterfrågar att markanvändningsexperter och bränsleexperter bistår i att företräda Sverige i eSAF Early Movers Coalition och i den EU-gemensamma auktion för SAF och SMF, och där verkar
  - för att svensk industri och svensk råvara ska vara godkända för produktion av e- och biobränsle i alla länder och för alla transportslag,
  - mot fragmenterade krav på de fossilfria råvarornas ursprung inom olika transportslag då det försvårar för producenter av fossilfria drivmedel att skala upp sina produktioner och sälja på flera marknader. När ett företag tillverkar bio-SAF skapas även restprodukter i form av biodrivmedel som kan nyttjas i vägtransporter (HVO) och sjöfart. Olika krav från EU och FN på de ingående råvaror som får användas som biobränsle i olika länder och olika typer av fordon (väg, sjö och flyg) försvårar för en producent att skal upp produktionen, vilket behövs för att bli ekonomiskt lönsam i biobränslebranschen
- Vi efterfrågar att Sverige verkar för ETS 1 för sjöfart samt FuelEU Maritime tas bort i samma veva som IMO NZF införs. Detta för att undvika kostsamma dubbelreglering och säkerställa att svenska företags konkurrenskraft inte urholkas i förhållande till företag med t.ex. subventioner eller geografiska fördelar som kortare transportavstånd till våra marknader.

#### *7.6 Inrätta ett forum för dialog och samverkan*

- Vi efterfrågar att det gemensamma forumet får i uppdrag att snabbt ta fram en svensk strategi och mål för hur sjöfart till och från Sverige energieffektiviseras. Strategin behöver ett tydligt mål och omfatta allt ifrån muddring, farleder, vägar, terminalytor, regelverk, avgifter till transportköparens produktion- och lagerprocesser och hamnars lager- och last-möjligheter, mm.
- Vi stödjer förslaget och rekommenderar att både branschorganisationer som företräder transportköpare, samt enskilda transportköpande företag bjuds in till denna dialog.

#### *7.7 Sverige bör verka för långsiktiga och stabila EU-regelverk*

- Vi efterfrågar att de bakomliggande orsakerna till att framtida politiker kan tvingas ompröva EU fit for 55 hanteras redan idag; nämligen att Europas konkurrenskraft urholkas och länders BNP och välbefinnande sänks till följd av för dyr sjöfart. Detta krävs för att säkerställa att EUff55 fortlever.

---

<sup>2</sup> [DEBATT: Naturvård ja - men hota inte jobb, bostäder och välfärd - Skogsindustrierna](#)

- Vi efterfrågar kompensation till industrin inom ETS 1 för indirekta kostnadsökningar på sjöfart på samma sätt som industrin kompenseras för indirekta kostnadsökningar på energi.
- Vi efterfrågar att transparens inom ETS 1 och FuelEU Maritime ökas, samt utreds på EU-nivå. I dagsläget leder EU:s styrmedel för sjöfart enbart till högre transportkostnader utan att utsläppen från sjöfarten minskar. Först när transportköparen har full kännedom om underliggande faktorer i den fakturerade miljöavgiften kan denne konkurrensutsätta rederierna. Energimyndigheten lyfter risken att rederier och hamnar drabbas av högre kostnader, sanktionsavgifter och försämrad konkurrenskraft.<sup>3</sup> I praktiken är det transportköparen som bär kostnaderna för regelverken FuelEU Maritime och EU ETS, utan, eller med liten insyn eller möjlighet att påverka sjötransportleverantörerna att minska dessa kostnader. I och med att miljökostnaderna fullt ut förs över på industrin är incitamenten för sjöfarten att minska sina utsläpp svaga. Då merparten av fartygen som transporterar svensk industris produkter inte är svenskflaggade påverkas rederierna i mindre utsträckning av sanktionsavgifterna då de kan flytta sina fartyg till andra länder, medan svenska bruk kan tvingas lägga ner om de ej är lönsamma.
- Vi efterfrågar att utsläpp inom EU-mål och styrmedel för inrikessjöfartens klimatomställning (ETS) inte kompenseras med EU:s regleringen för skog och mark (LULUCF). Inrikessjöfartens omställning skall ske genom att *effektivisera* sjöfarten - inte genom att låta osäkra, väderberoende beräkningar av koldioxidupptag i skog och mark kompensera för sjöfartens utsläpp.

#### 7.8 Elektrifiera transportsektorn så långt möjligt

- Vi stödjer förslaget om att Sverige bör fortsatt verka för en energieffektivisering och elektrifiering av transportsektorn, samt förslaget om ett riktat stöd till landström. De viktigaste klimatåtgärderna för sjöfarten är att först och främst effektivisera sjöfarten och därigenom minska bränsleförbrukningen, snarare än att byta ut bränslet till fossilfritt bränsle i dagsläget.
- Vi välkomnar [statens utlysningar av finansiella stöd till företag](#) via Energimyndigheten för att etablera laddinfrastruktur för fartyg i hamnar.
- Vi understryker att styrmedel bör säkerställa att förnybar el och energi används där den ger störst transportnytta. Inom ETS 1 kommer branscher med lägre omställningströsklar att ställa om tidigare, medan sjöfarten sannolikt blir sist och därmed också dyrast att ställa om då elektrifiering ej är möjligt och då fossilfria bränslen har halva energiverkningsgrad jämfört med fossila. Vi ställer oss som sagt frågande till om svensk industri tål att bära dessa höga sjöfraktkostnader?
- Vi understryker det orimliga i att svenska myndigheter föreslår att Sverige ska åta sig ytterligare begränsningar av skogsbruk och markanvändning inom ramen för EU:s naturrestaureringsförordning<sup>4</sup> då produktion av e-bränslen kräver både förnybar el, biogen koldioxid och kritiska mineraler. Att ersätta 10 % av det globala fossila flyg- och sjöfartsbränslet med e-bränslen kräver dels att 23 % av den globala tillväxten av fossilfri el används till flyg- och sjöfart, samt att 350 miljoner ton biogen CO<sub>2</sub> fångas in från biogena utsläppskällor som bl.a. kraftvärmeverk, bioetanolanläggningar och massabruk, vilket även det är en mycket energikrävande process. Dessutom konsumeras kritiska mineraler vid produktion av e-bränslen vilket det också är ont om.<sup>5</sup> (Inom Europa transporteras mer än 75 % av utrikeshandeln och 35 % av handeln mellan

<sup>3</sup> [Styrmedel för en fossilfri sjöfart](#), Sid 39.

<sup>4</sup> [DEBATT: Naturvård ja - men hota inte jobb, bostäder och välfärd - Skogsindustrierna](#)

<sup>5</sup> [The Role of E-fuels in Decarbonising Transport](#)

EU:s medlemsstater via hav, floder, kanaler eller sjöar. Sjöfartsindustrin står för 13,5 % av alla transportrelaterade utsläpp av växthusgaser i Europa, och andelen förväntas öka med 25 % till 2030 jämfört med 2025 i takt med att efterfrågan på sjöfart växer.<sup>6</sup>)

- Vi efterfrågar kompenserande åtgärder för industrin så att industrin har fortsatt råd att nyttja de mer energieffektiva fartygen över 5000 ton och inte tvingas gå ner till mindre fartyg vilket konsumerar mer bränsle. Att inkludera fartyg mellan 4-5 000 ton i styrmedlen utan kompenserande åtgärder skapar dock stora kostnader för företag i främst södra Sverige då viktiga exporten till Europa utförs med denna storlek på fartyg idag.
- Vi stödjer utredningens slutsats om vikten att fortsatt arbeta för elektrifiering av vägtransporter.
- Vi efterfrågar att staten ger Trafikverket, Transportstyrelsen, Energimarknadsinspektionen i uppdrag att gemensamt verka för att göra batterielektriska lastbilar konkurrenskraftiga genom att möjliggöra för dem att transportera mer gods till lägre kostnad, snarare än genom att höja kostnaden för dieslbilar vilket enbart höjer industrins transportkostnader:
  - Stöd till laddinfra: [Energimyndighetens utlysningar av finansiella stöd till företag](#) för att etablera verksamhetsnära laddinfrastruktur för lastbilar och bussar är välkommet!
  - Trafikförordningen; El-lastbilar väger mer än diesellastbilar, vilket minskar lastkapaciteten. Ge därför Trafikverket, i samverkan med Transportstyrelsen och näringslivet, i uppdrag att se hur bärigheten på statliga och icke statliga vägnätet samt Trafikförordningen kan ändras så el-lastbilar kan lasta mer. Gärna 78-100 ton.
  - Underhåll vägnätet; Fortsätt satsningar på underhåll och bärighet på både statliga och icke statliga vägnätet i nationella planen så att Trafikverket kan bygga bort tjälensättningar och andra väghinder som skapar omvägar för vägtransporterna.
  - Elnätsreglering; Snabbbladdning av el-lastbilar kräver hög effekt varför elnätet behöver byggas ut, anslutningsprocesserna förenklas och effekttariffer anpassa. Energimarknadsinspektionens pågående uppdrag om att [lämna förslag om en ny utformning av effekttarifferna](#) är välkommet.
  - IKN-förordningen; Det finns oklarheter kring hur industrin kan bygga egna elnät
  - Regionala elektrifieringspiloter; Kan ansökan för dessa förenklas?
  - Skatt på energi; Kan tillverkande industris skattenedsättning på el inkl. transporter?
  - Inköpsstöd: [Klimatpremien för inköp av tunga batteriel. fordon](#), är välkommen.
  - Järnvägstransporter: Elektrifiering av vägtransporter kräver effektiva och konkurrenskraftiga tågtransporter för att ersätta de långväga vägtransporterna som är svårast att elektrifiera. Green Cargos monopol på rangeringen, höga banavgifter, för mycket inplanerad skogstid (13 % av godstågens planerade tid i spåret står tågen still och väntar) och för korta, lätta och smala/låga tåg och vagnar gör järnvägen för dyr, vilket tvingar industrin att flytta gods till väg för att inte tappa kunder.
  - Avsaknad av möjlighet att ladda lastbilar vid tågterminaler bör åtgärdas av Trafikverket genom att möjliggöra för laddning av el ifrån tågets elnät.
  - Kör- och vilotider / Vagarbetsdagslagen; Att ladda el tar längre tid än att tanka diesel och behöver därför möjliggöras under rast/vila.
- Vi efterfrågar en statlig strategi för hur sjöfart till och från Sverige energieffektiviseras. Strategin behöver ett tydligt mål och omfatta allt ifrån transportköpare, hamnar, muddring, farleder, vägar, terminaler, regelverk, avgifter mm. Strategin behöver bland annat omhändertagande nedan punkter:

---

<sup>6</sup> [EU-kommissionens forskning- och utvecklingssida](#)

- Svensk industri har ett konkurrensmässigt handikapp eftersom Östersjön begränsar fartygsstorleken för industrin längs Sveriges östkust. Svenska exportflöden ofta är hänvisade till fartyg om 5 000-15 000 ton. Att jämföra med sydamerikansk industri som gått från 40 000 ton till fartyg om 80 000 ton för export till Europa, och då ska även beaktas att avståndet från norra Sverige till Rotterdam är jämförbart med transportavstånd från USA:s östkust. På samma sätt som större fartyg givit sydamerikansk industri lägre utsläpp och ökad produktivitet behöver även Sverige skapa förutsättningar för större och effektivare fartygsanlöp till svenska hamnar. Ett tufft men konkurrenskraftigt klimatmål skulle kunna vara att fartyg om 60 000 ton ska kunna trafikera Östersjöns kust 2035. Egna beräkningar ger att det har potential att minska utsläppen med 70 % jmf med 15 000-tons-fartyg. Det kräver dock kostsamma investeringar i hamnar, infrastruktur och anpassning av produktionen i industrierna.
- Ta fördel av Sveriges långa kust då det ej finns, eller går att skapa, tillräcklig transportkapacitet på land och säkerställ en sund och stark konkurrens mellan Sveriges hamnar. Genom konkurrens ges hamnarna incitament att utveckla sina tjänster och möjliggöra energieffektivare sjöfart.
- Staten bör investera i ny isbrytarflotta som kan eskortera de energieffektivare fartygen så behöver mer de bränsleslukande isklassade fartygen inte användas året om.
- Möjliggör för finansiellt stöd till hamninfrastruktur inom Industriklivet och Klimatklivet. Vi delar Energimyndighetens bedömning att marknaden i dag inte förmår bära de höga initiala kostnaderna och riskerna kopplade till ny teknik, nya bränslen och nödvändig infrastruktur.<sup>7</sup> Befintliga stöd, såsom Industriklivet och Klimatklivet, bör därför utvecklas och förlängas så att de kan ge stöd till hamnar som önskar bygga om infrastrukturen för att tillåta större fartyg och som önskar bygga om icke statliga vägar och järnvägar till, från och inom hamnen för att klara tunga transporter. I dagsläget blir båtarna bredare och djupare, men inte längre, då hamnarnas och kajernas längd begränsar detta. Det är få hamnar som kan ta in båtar på 120 meter och uppåt, varför majoriteten av lastfartygen som servar svenska industrier är runt 90 meter långa för att kunna anlöpa fler hamnar. Här finns effektiviseringspotential!
- Muddra farlederna för att klara större fartyg. Färdigställ tex utlovad farledsfördjupning till Sundsvalls Hamn till planerade 14,5 m fartygsdjup, ej till föreslagna 12,5 meter. Det är en merkostnad för Sjöfartsverket på 12 miljoner kronor, vilket kan jämföras med motsvarande djup in till Luleå hamn som kostar flera miljarder att uppnå.
- Vi stödjer utredningens och Energimyndighetens förslag om att det behövs ett finansiellt stöd för sjöfartens omställning, ett riktat stöd för utbyggnad av landström till fartyg vid kaj i syfte att uppfylla kraven i AFIR samt att Sverige i högre grad bör nyttja tillgängliga EU-stöd och att ansökningsprocesserna för dessa behöver förenklas/förklaras då många företag upplever dem som komplexa och svåråtkomliga.<sup>8</sup>
- Vi välkomnar europeiska stödssystem för nybyggnation av fartyg så som [EU:s Innovationsfond](#). Svensk industri nyttjar idag sällan svenskflaggade fartyg, och fartygen som transporterar gods för svensk industri rör sig över stora delar av Europa och världen. Det är dock en större andel av fartygen som är flaggade inom Europa än utanför Europa, varför europeiska stödssystem för nybyggnation av fartyg välkomnas, så som

---

<sup>7</sup> [Styrmedel för en fossilfri sjöfart - Åtgärder och stöd för sjöfartens omställning](#)

<sup>8</sup> [Styrmedel för en fossilfri sjöfart - Åtgärder och stöd för sjöfartens omställning](#)

[EU:s Innovationsfond](#) som finansieras via ETS 1-intäkter. Fonden planerar för övrigt att öppna årets utlysningar för ansökningar under det sista kvartalet 2026.

- Gör om Sjöfartsverket till en förvaltningsmyndighet i stället för ett affärsverk och anslagsfinansiera därmed lots- och farledsavgifter då det skulle underlätta för större fartyg att trafikera Sveriges kust och göra stopp längs vägen för att lasta av och på gods, och på så sätt öka lastgraden och sänka utsläppen per transportenhet.
- Programmet för energieffektivisering i elintensiv industri (PFE) startade 2005 och syftade till att stärka svenska företags konkurrenskraft genom att främja en effektivare elanvändning. Moroten var att deltagande företag erbjöds en form av "kickback" i form av en skattelättnad. Går det att göra motsvarande för sjöfarten?

### 7.9 Internationellt samarbete

- Vi stödjer att Sverige verkar för att IMO inför ett globalt nettoollramverk (NZF). Ett globalt system är att föredra, då det skapar likvärdiga konkurrensvillkor. Samtidigt är det avgörande att ETS 1 och FuelEU Maritime avvecklas om IMO-systemet införs så att dubbelreglering och dubbla kostnader undviks. Här är EU:s nuvarande hållning om att endast *se över ETS 1 efter* införandet av IMO NZF otillräcklig. Sverige behöver verka för att EU beslutar att ETS 1 och FuelEU Maritime tas bort *i samma veva* som IMO NZF införs. Detta för att undvika kostsamma dubbelreglering och säkerställa att svenska företags konkurrenskraft inte urholkas i förhållande till företag med geografiska fördelar och kortare transportavstånd till våra marknader. Svensk exportindustri påförs redan idag extra höga sjötransportkostnader p.g.a. våra långa avstånd, vårt beroende av sjöfart och våra "mindre" fartyg i främst Östersjön där många av fartygen ligger runt 10 000 ton.
- Vi delar inte Energimyndigheten bild av att sjöfartens omställning främjas av att befintliga EU-styrmedel *kompletteras* med IMO NZF.<sup>9</sup> Vi ser i stället att dessa styrmedel staplade på varandra försämrar konkurrenskraften för svenska företag med ökade klimatutsläpp i världen som följd.
- Vi efterlyser att markanvändningsexperter från Skogsstyrelsen och Jordbruksverket bistår Transportstyrelsen i arbetet med fossilfria bränslen under ICAO och IMO då utformning av krav på råvaran i biobaserade drivmedel kan innebära svårigheter för producenter av biodrivmedel att skala upp sin produktion och att nyttja restprodukter från nordiskt skogsbruk.
- Vi efterlyser att IMO inte föreslår strängare värden för växthusgasintensiteten än vad som gäller för FuelEU Maritime då det kommer driva upp fraktkostnaderna ännu mer med världsinflation som följd så som vi sett hända till följd av krisen i Hormuzundet. Detta då vi tror att strängare värden kommer försvåra möjligheten att nå en överenskommelse inom IMO.

## Skogsindustriernas utgångspunkt

Skogsindustrin är en av Sveriges viktigaste näringar. Med vår förnybara råvara har skogsindustrin och skogsindustrins produkter en nyckelroll i utvecklingen mot ett hållbart, biobaserat samhälle och skapar sysselsättning i hela landet. Skogsindustrin är starkt exportinriktad, och eftersom råvaran och övriga insatsvaror till största delen är inhemsk och importen av trä, papper och massa relativt liten, ger skogsindustrin ett betydande bidrag till Sveriges handelsbalans.

Av massa- och pappersproduktionen exporteras omkring 90 procent och motsvarande för sågade trävaror är cirka 75 procent. Här är EU:s inre marknad inräknad. Det gör svensk skogsindustri till en av världens

---

<sup>9</sup> [Styrmedel för en fossilfri sjöfart - Åtgärder och stöd för sjöfartens omställning](#)

största exportörer av den här typen av produkter. Totalt sysselsätter skogsnäringen omkring 140 000 personer i Sverige årligen. Då räknas de som arbetar i produktionen på sågverk och massa- och pappersbruk, men också underleverantörer, till exempel de som transporterar timmer och de som arbetar med administration eller med export av skogsnäringens produkter. Skatteintäkterna från de som är sysselsatta inom skogsnäringen räcker till att finansiera motsvarande 30 000 jobb inom vård, skola och omsorg.

Att svensk industri inte har sämre förutsättningar än konkurrerande industri i andra länder är en förutsättning för att svensk skogsindustri ska vara konkurrenskraftig. En minskad produktion inom svensk skogsindustri får stora konsekvenser på samhället i följd av minskad el- och fjärrvärmeproduktion, färre arbetstillfällen och lägre skatteintäkter till landet, minskade transportköpartjänster och lägre produktion av förnybara produkter som ersätter fossila material och därmed en minskad global klimatnytta

Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet medför att skogsindustrin är starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. Transporter utgör en stor del av företagets totala kostnadsmassa då vi transporterar stora tunga produkter långa sträckor. Det gör skogsindustrin till Sveriges största transportköpare. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Transportkedjan är intermodal och alla trafikslag används innan varan når kund. Konkurrenskraftiga sjötransporter är kritiskt för svensk skogsindustri då Sverige i praktiken är en ö.

*Med vänliga hälsningar*

Elin Swedlund  
Transportansvarig, Skogsindustrierna