

Paula Hallonsten

paula.hallonsten@energigas.se

Diarienummer: LI2026/00922

**Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet**

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm den 31 augusti 2026

Svar på remiss av Ds 2026:11 Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart

Energigas Sverige, branschorganisationen för energigaser i Sverige, har tagit del av rubricerad promemoria. Vi vill gärna bidra med synpunkter och lämnar härmed vårt yttrande enligt Landsbygds- och infrastrukturdepartementets remiss den 11 maj 2026.

Sammanfattning

Energigas Sverige välkomnar regeringens initiativ att ta fram en handlingsplan för att öka tillgången på hållbara och fossilfria drivmedel för flyg och sjöfart. Vi instämmer i huvudsak utredningens analys av marknadsutvecklingen, de långsiktiga behoven av hållbara drivmedel och behovet av åtgärder för att stärka produktionen i Sverige.

Dock menar vi att:

1. Utredningen har underskattat takten med vilken nya styrmedel och andra åtgärder behöver komma på plats. I det vidare arbetet bör handlingsplanen kompletteras med en tydlig tidslinje.
2. Det behövs en nationell riskdelningsmekanism men förslaget bör breddas så att även fossilfria drivmedel av annat ursprung (RFNBO) tydligt ingår
3. Handlingsplanen bör prioritera åtgärder för kommersialisering och marknadsintroduktion framför nya FUD-satsningar för enskilda tekniker. Om regeringen ändå går vidare med en särskild FUD-satsning bör även den utformas bredare och omfatta flera produktionsvägar.

Energigas Sverige instämmer i att olika former av investeringsstöd till produktionsanläggningar för hållbara drivmedel till luftfart och sjöfart, som till exempel Industriklivet och Klimatklivet, fortsatt kommer att vara viktiga. Vi stödjer också utredningens förslag om att återinföra och utveckla de gröna kreditgarantierna.

Slutligen stämmer vi in utredningens uppmaning till regeringen om att Sverige ska fortsätta ett aktivt arbete inom EU för bibehållna ambitioner och stabila regelverk, liksom ökade ambitioner inom internationella samarbeten som IMO och ICAO.

För investeringar i storskalig produktion är 2030-talet redan här – tydligare tidplan krävs

Som en följd av krav i FuelEU Maritime och ReFuelEU Aviation kommer efterfrågan på fossilfria bränslen att öka redan från början av 2030-talet. För anläggningar som ska producera nya drivmedel i början av 2030-talet måste investeringsbeslut tas redan inom något år. Det betyder att centrala styrmedel borde ha varit på plats redan nu.

Om syftet är att handlingsplanen ska skapa riktning och förutsägbarhet i regeringens arbete bör den kompletteras med en tydlig tidslinje. För varje central åtgärd bör det framgå vilken aktör som ansvarar för genomförandet och när åtgärden ska vara på plats.

Hellre förutsättningar för marknadsintroduktion än FUD för enskild teknik

Energigas Sverige delar bedömningen att förgasning av skogsbiomassa är en intressant teknik med potential att bidra till en ökad produktion av fossilfria bränslen. Förgasning är dock inte den enda teknik som kan spela en viktig roll. Andra avancerade biodrivmedel liksom flera vätgasbaserade e-bränslen kan också bli viktiga för att få fram större volymer hållbara och fossilfria bränslen.

Med tre och ett halvt år kvar till 2030-talet bör handlingsplanen främst inriktas på åtgärder som kan bidra till kommersialisering och marknadsintroduktion av de tekniker som kan bidra till produktion i närtid. Det är därför viktigare att regeringen riktar resurser och utredningskraft mot åtgärder som undanröjer hinder för investeringar, såsom riskdelning, infrastruktur och tillståndprocesser, än mot ett nytt FUD-spår för en enskild teknik. Om regeringen ändå väljer att gå vidare med en särskild FUD-satsning bör den utformas bredare och omfatta flera produktionsvägar för hållbara och fossilfria bränslen, inklusive avancerade biodrivmedel och vätgasbaserade e-bränslen.

Den nationella riskdelningsmekanismen bör ha en bredare utformning

Energigas Sverige delar utredningens bild att många aktörer inom sjöfarten kommer att kunna uppfylla kraven i EU-lagstiftningen en bit in på 2030-talet genom övergång till flytande metan (LNG), som succesivt kan bytas ut mot biometan (LBG) och syntetisk metan (e-metan). Vi delar också bilden att konkurrensen om biobränslen kommer att öka när behoven ökar, inte enbart inom flyg, sjöfart och vägtransporter utan också från industrin. Det kan driva upp priserna på biobaserade drivmedel och fördyra omställningen. Därför måste statliga insatser bidra till att öka det *samlade* utbudet av hållbara och fossilfria bränslen.

Mot den bakgrunden instämmer Energigas Sverige i utredningens bedömning att det bör införas en nationell riskdelningsmekanism för investeringar i nya produktionsanläggningar. Men de investeringsrisker som motiverar statlig riskdelning är inte begränsade till drivmedel producerade från fast biomassa. Liknande risker finns även för andra produktionsvägar, däribland e-bränslen. Därför bör riskdelningsmekanismen utformas bredare.

Energigas Sverige anser att den nationella riskdelningsmekanismen bör omfatta både biobaserade drivmedel och fossilfria drivmedel av annat ursprung (RFNBO) så som till exempel e-metan. Det viktiga är att så snart som möjligt skapa förutsättningar för kommersialisering av produktionsmetoder som gör det möjligt att producera hållbara och fossilfria bränslen och drivmedel i större volymer än idag, oavsett produktionsväg och oavsett i vilken sektor användningen sker. De stora anläggningar som krävs för att få tillräcklig skala kommer troligen att behöva få avsättning på mer än en marknad.

Investeringsstöd och kreditgarantier är fortsatt viktiga

Energigas Sverige instämmer i att olika former av investeringsstöd till produktionsanläggningar för hållbara drivmedel till luftfart och sjöfart, som till exempel Industriklivet och Klimatklivet, fortsatt kommer att vara viktiga. Energigas Sverige instämmer även i utredningens förslag att riksgälden så

snart som möjligt bör få möjlighet att återigen ställa ut gröna kreditgarantier. Sedan utredningen redovisades för regeringen har Statskontoret slutfört sin utvärdering av de gröna kreditgarantierna. I sammanhanget är det relevant att lyfta deras rekommendation att även se över rekvisiten, bland annat vad gäller nuvarande avgränsning till investeringar över 500 miljoner kronor.

Bra med observatör i arbetet med Early Movers Coalition

Energigas Sverige är positiv till att regeringen numera har en observatör med i arbetet med Early Movers Coalition. Inte minst för att påverka utformningen av de planerade gemensamma upphandlingarna av fossilfria drivmedel finansierade från EU:s budget.

Bibehållen ambition inom EU och höjda ambitioner inom IMO och ICAO

Energigas Sverige instämmer i att Sverige bör bidra aktivt för att bibehålla nuvarande ambition och målsättningar i EU:s regelverk. Vi stödjer också att Sverige även fortsatt arbetar för höjda ambitioner inom IMO och ICAO.

Med vänlig hälsning



Paula Hallonsten
ansvarig industri och sjöfart



Ellenor Grundfelt
strategichef och ansvarig styrmedel