

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Transportstyrelsens remissvar på promemorian Ds 2026:11 Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker promemorians förslag men lämnar ett antal synpunkter för det fortsatta arbetet. Numreringen av rubrikerna följer promemorians kapitelnumrering.

2.1.2 För sjöfarten

Transportstyrelsen vill uppmärksamma att IMO:s arbete med att ta fram nya riktlinjer för vätgas och ammoniak inom ramen för IGF-koden slutfördes under 2025. Riktlinjerna godkändes därefter av IMO under 2026.

4.1.2 Hög andel SAF i Sverige

Transportstyrelsen vill förtydliga att uppgifterna om flygplatsernas ägarförhållanden inte är helt korrekta. Av Swedavia AB:s tio flygplatser med kommersiell trafik ägs åtta av bolaget. Luleå-Kallax och Ronneby flygplats ägs i stället av Försvarsmakten, som också ansvarar för den militära verksamheten, medan Swedavia enbart bedriver den civila flygplatsverksamheten.

4.2.4 Mycket liten produktion av e-SAF

Transportstyrelsen vill framhålla vikten av att planerade produktionsanläggningar för eSAF når slutliga investeringsbeslut senast omkring 2027 för att EU:s inblandningskrav under 2030-talet ska kunna uppfyllas. Mot denna bakgrund anser myndigheten att det i det fortsatta arbetet vore värdefullt med ett förtydligande av hur handlingsplanen konkret bidrar till att dessa investeringsbeslut kan realiseras.

5.1.1 LNG det dominerande alternativa drivmedlet globalt

Resonemanget om fossilt förvätskad naturgas (LNG) som alternativt bränsle bör förtydligas. Metanslippet för de vanligaste och mest använda motortyperna är 3,1 % vilket innebär att utsläppen av CO₂-ekvivalenter per energienhet ur livscykelperspektiv är lika höga som utsläppen från

förbränning av marin gasolja (MGO) i traditionella motorer. Det är bara för vissa motortyper som LNG har lägre växthusgasutsläpp än MGO. Även om fartyg med motorer med låga utsläpp kan dela med sig av sitt överenstämmelseöverskott till andra fartyg genom poolningsmekanismen som finns i FuelEU Maritime, så är den allmänna uppfattningen att LNG inte är ett hållbart alternativ på lite längre sikt

5.2.5 Prisprognoser

Transportstyrelsen vill framhålla att sjöfartens regelverk i hög grad bygger på funktionskrav. Detta skapar, utöver teknisk och operativ flexibilitet, betydande flexibilitet för teknisk utveckling och införandet av nya bränslen förutsatt att den infrastruktur som behövs finns tillgänglig.

6 Hinder och utmaningar för en ökad tillgång på hållbara flyg-och sjöfartsbränslen

Det framgår inte med tydlighet av promemorian på vilket sätt de hinder och utmaningar som beskrivs relaterar till Sveriges förutsättningar att bidra till ökad produktion av hållbara bränslen. En fördjupad beskrivning av de svenska förutsättningarna för att producera hållbara bränslen vore önskvärt, förutsatt att det är en del av det fortsatta arbetet.

6.2.4 Distribution och lagring behöver samordnas

Transportstyrelsen vill lyfta EASA:s pågående studie om redovisningsmekanismer för hållbara flygbränslen inom EU.¹ Studien förväntas avslutas i slutet av 2026, och utfallet och användningen av studien bör beaktas vid utformandet av ytterligare konkreta åtgärder inom ramen för handlingsplanens förslag om att inrätta ett forum för dialog och samverkan.

6.3.1 Utmaningar för att öka tillgången på hållbara sjöfartsbränslen

Ovisshet om vad som är framtidens hållbara sjöfartsbränsle

Moderna fartygsmotorer är i stor utsträckning utvecklade med egenskaper för att kunna använda flera olika bränslen. Detta bidrar till ökad flexibilitet och underlättar omställningen till alternativa drivmedel. Denna flexibilitet blir dock verkningslös om inte hamnarnas infrastruktur och distribution av dessa nya drivmedel finns på plats eller byggs ut i tillräcklig omfattning.

7.1 Strategiska utgångspunkter för handlingsplanen

Det övergripande målet med handlingsplanen anges vara att öka tillgången på SAF och SMF sett i ett produktionsvärdekedjeperspektiv. För att ytterligare konkretisera detta mål skulle det kunna vara hjälpsamt att beskriva något närmare vilken utveckling som eftersträvas, på vilken tidshorisont samt hur utvecklingen kan följas upp över tid.

Transportstyrelsen ser även ett värde i att, där det är möjligt, utveckla indikatorer och förväntade resultat. Detta skulle ge ytterligare stöd i

¹ RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET Flexibilitetsmekanismen för hållbara flygbränslen inom ramen för ReFuelEU Aviation, 2025 & COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Sustainable Transport Investment Plan

uppföljningen av handlingsplanen och bidra till att tydliggöra hur de föreslagna åtgärderna förväntas bidra till måluppfyllelsen.

Transportstyrelsen noterar att utredningen föreslår att förslagen finansieras genom auktionsintäkter från EU ETS som ursprungligen härrör från luftfarten och sjöfarten. I detta sammanhang vill Transportstyrelsen betona vikten av att säkerställa tillräcklig och långsiktigt förutsägbar finansiering för sektorer som behöver ställa om. Transportstyrelsen vill även uppmärksamma att Europaparlamentets och rådets förordning om ReFuelEU Aviation anger att medlemsstaterna ska sträva efter att säkerställa att intäkterna från sanktionsavgifterna används för att stödja forsknings- och innovationsprojekt på området hållbara flygbränslen, produktion av hållbara flygbränslen eller mekanismer som gör det möjligt att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen. Även inom FuelEU Maritime finns det en skrivelse om att medlemsstaterna ska eftersträva att säkerställa att intäkterna från straffavgifterna bland annat används för att stödja en snabb utbyggnad och användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn. Mot denna bakgrund bör även intäkter från tillämpningen av dessa regelverk beaktas i ljuset av att utgöra en möjlig finansieringskälla för åtgärder som syftar till att öka tillgången till hållbara drivmedel inom luftfarten.

Ett utökat resonemang om finansiering av stödåtgärder som även inkluderar information om hur ett globalt regelverk för sjöfartens växthusgasutsläpp kan påverka intäkterna från utsläppsrätter för sjöfarten bedömer vi som värdefullt. Om sjöfarten genom en förordningsändring inte längre ingår i EU ETS, eller ingår i mindre omfattning, blir också intäkterna mindre. Detsamma gäller för luftfarten, där översynen av EU ETS kan påverka omfattningen av systemet och därmed intäkterna från auktionering av utsläppsrätter.

7.6 Inrätta ett forum för dialog och samverkan

Stöd och auktioner bör så långt som möjligt vara teknikneutrala och utgå från drivmedlens förmåga att minska utsläppen och deras kostnadseffektivitet. Detta är viktigt eftersom flera tekniska lösningar kan bidra till omställningen. Ett konkret förslag är därför att Konkurrensverket bör delta i det föreslagna forumet för dialog och samverkan, för att tidigt kunna belysa frågor om konkurrens, marknadstillträde och risk för marknadskoncentration.

7.9 Internationellt samarbete

Transportstyrelsen delar utredningens uppfattning att Sverige, tillsammans med andra EU-länder, även fortsatt bör driva på inom IMO respektive ICAO för effektiva globala styrmedel. Det är i sådana sammanhang som Sverige har möjlighet att bidra till att regler på global nivå utformas på ett sätt som även passar för svenska bränsleråvaror. Sådana frågor hanteras bland annat inom ICAO:s miljökommitté CAEP. Det skulle potentiellt kunna påverka huruvida till exempel avverkningsrester från det nordiska skogsbruket får användas som råvara för hållbara flygbränslen.

Utifrån hur det beskrivs i utredningen vill Transportstyrelsen förtydliga att det finns inget i ICAO-regelverket som hindrar avverkningsrester från det nordiska skogsbruket som bränsleråvara och heller inget konkret förslag i den riktningen, däremot utgår diskussionerna ofta från plantage- eller rotationsgrödor, som råvara för bränsleproduktion.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Joel Smith. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Kajsa Lindström, sakkunnig Stina Paulin och sakkunnig Isabella Hadenius, den senare föredragande.