

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet

Vår referens/dnr:

2026–106

Herkulesgatan 17  
103 33 Stockholm

Er referens/dnr:

LI2026/00922

2026-08-25

## Remissvar

### Remiss av Ds 2026:11 Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart

Svenskt Näringsliv har mottagit betänkandet Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart på remiss.

I tillägg till remissvaret hänvisar vi även till våra medlemsorganisationers yttranden för mer detaljerade synpunkter.

#### Övergripande

Svenskt Näringsliv delar utredningens omvärldsanalys att EU:s klimatpolitik, särskilt genom Fit for 55, ökar efterfrågan på hållbara drivmedel för luftfart och sjöfart. Utan ökad tillgång till hållbara drivmedel kommer det inte att vara möjligt för ålagda aktörer att uppfylla kraven i ReFuelEU Aviation och FuelEU Maritime.

Hela näringslivet behöver dessutom effektiva och konkurrenskraftiga transporter. Drivmedelspriset påverkar direkt transportkostnaderna för företag i Sverige och EU vilket understryker behovet av ökad tillgång till hållbara drivmedel för att klara omställningen utan betydande negativa ekonomiska konsekvenser.

Utredningen konstaterar att det med befintlig policy kommer att krävas import från länder utanför EU. Europeisk drivmedelsproduktion är givetvis välkommen, men energimarknaden är global och EU kommer även framledes att importera och exportera drivmedel och energiråvaror med handelspartners.

Svenskt Näringsliv delar utredningens bedömning att statens resurser bör prioriteras till åtgärder som ökar utbudet snarare än nationella krav på användning.

Svenskt Näringsliv delar även utredningens bedömning att Sverige har till synes goda förutsättningar för produktion av hållbara drivmedel genom tillgång till fossilfri och förnybar

el, biomassa och biogen koldioxid. Nya produktionsanläggningar i Sverige kräver dock även politiska beslut som möjliggör stabil energiförsörjning och effektiva tillståndprocesser.<sup>1</sup>

## Om handlingsplanen

Utredningen föreslår en handlingsplan för ökad tillgång till hållbara drivmedel för luftfart och sjöfart i Sverige. Bland annat föreslås att staten bör ta en mer aktiv roll för att öka produktionen och tillgången på hållbara drivmedel. Svenskt Näringsliv välkomnar på en övergripande nivå handlingsplanen.

Nedan är ytterligare synpunkter på några av betänkandets förslag.

### 7.4 Investeringsstöd fortsatt viktiga

Utöver investeringsstöd från Industriklivet och Klimatklivet föreslår utredningen att Riksgälden återigen ska ges möjlighet att ställa ut gröna kreditgarantier. Statliga kreditgarantier är förenade med risk för staten och felaktigt utformade riskerar de även att snedvrider marknaden.

Rätt utformade kan gröna kreditgarantier utgöra riskdelningsinstrument mellan staten och företaget. Om staten ska avlasta risk från ett företag krävs en hög grad av transparens i förhållande till det ansökande företags affärsplan och finansiering.

### 7.5 Produktionsbaserade stöd är nödvändiga

Svenskt Näringsliv anser att staten generellt bör iaktta försiktighet i fråga om produktionsbaserade stöd. Generella och breda styrmedel är att föredra samtidigt som hänsyn behöver tas till vår omvärld, särskilt hur andra länder inom EU agerar.

Svenskt Näringsliv delar utredningens bedömning att investeringar i produktionsanläggningar som bygger på beprövad teknik och där det finns en etablerad marknad bör finansieras med privat kapital.

I fråga om oprövad teknik och nya råvaruströmmar kan produktionsstöd eventuellt motiveras. Risker som staten tar behöver dock alltid noggrant utvärderas.

Som utredningen understryker är det viktigt att ett eventuellt stödsystem samverkar med marknaden för att kunna avvecklas när marknaden är mogen.

Det är lämpligt att Sverige deltar aktivt i förberedelserna för den EU-gemensamma marknadsmekanismen för dubbelsidiga auktioner, det ger Sverige möjlighet att påverka inriktningen och argumentera för lämpliga avgränsningar. Sverige bör i första hand inrikta arbetet på den EU-gemensamma marknadsmekanismen och endast i andra fall förbereda en tidsbegränsad nationell riskdelningsmekanism.

Om Sverige genomför en tidsbegränsad nationell riskdelningsmekanism för att skala upp produktionen av hållbara drivmedel bör stöd vara tidsbegränsade.

---

<sup>1</sup> Se bland annat Svenskt Näringsliv (2025) "Tillväxtagenda 2035 - För ett växande Sverige": [Tillväxtagenda 2035 - För ett växande Sverige](#)

Det är viktigt att inlåsnings effekter där statsstöd i praktiken används för att finansiera löpande produktionskostnader undviks.

## 7.6 Inrätta ett forum för dialog och samverkan

Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget om att inrätta ett forum för dialog och samverkan i syfte att främja tillgången till på hållbara drivmedel för luftfart och sjöfart.

## 7.9 Internationellt samarbete

Klimatpåverkan från internationella transporter bör i första hand regleras inom EU samt i relevanta FN-organ. Svenskt Näringsliv delar därför utredningens bedömning att Sverige bör vara en aktiv och pådrivande aktör inom de särskilda FN-organen IMO och ICAO. Det arbetet förutsätter också tillräckliga anslag för framför allt Transportstyrelsen.

För att få genomslag för svenska ståndpunkter i IMO och ICAO krävs aktivt alliansbyggande med likasinnade inom EU.

SVENSKT NÄRINGSLIV  
Nils Paul, expert infrastruktur