
DAGENS NYHETER.

EKONOMI

En utskrift från Dagens Nyheter, 2026-08-31 22:55

Artikels ursprungsadress: <https://www.dn.se/ekonomi/prischock-pa-flyg-vantar-om-branschen-foljer-klimatkraven/>

Prischock på flyg väntar – om branschen följer klimatkraven

Uppdaterad 2025-01-04 Publicerad 2025-01-04



Stigande biljettpriser väntar när flyget ställer om från fossilt till förnybart.

Foto: Jonas Ekströmer/TT

Flera bolag bryter mot Sveriges klimatkrav på flyget och tar böter i stället. Det visar dokument som DN tagit del av.

Nu ersätts de svenska klimatkraven av EU:s tvingande krav – med stigande biljettpriser som följd. Och sannolikt är det bara början, varnar experter.



Text

Peter Alestig

Nyhetsbrev

Klimatet just nu

Prenumerera

Den 28 november 2023 lyfter ett Boeing 787 från Virgin Airlines från London. I tanken på flygplanet finns enbart biobränslen, tillverkade främst av använd frityrolja, slakterirester och rester från fodertillverkning. När det landar i New York, har det genomfört vad som kallas världens första fossilfria transatlantiska flygresor.

– Världen kommer alltid att förutsätta att något inte går att göra, tills man gör det, sade Virgin Airlines-grundaren Richard Branson [i ett pressmeddelande](#) strax efteråt.

När det internationella och det svenska flygandet ska bli fossilfritt är det inte elflyg som branschen pekar ut som lösningen, utan hållbara flygbränslen, SAF (Sustainable Aviation Fuel). De kommande åren och decennierna ska tusentals miljarder liter fossilt flygbränsle ersättas av fossilfria alternativ, enligt branschens klimatplaner.

Men det är planer med stora frågetecken – och där flygresenärer och till viss del svenska skattebetalare väntas stå för notan, visar DN:s genomgång.

– Jag tror inte branschen inser hur mycket dyrare det kommer att bli, säger Jonas Åkerman, forskningsledare i strategiska hållbarhetsstudier vid KTH.

Till 2050 behöver världen producera 449 miljarder liter hållbara flygbränslen om året, att döma av den internationella flygorganisationen IATA:s klimatplan. Men i dagsläget är produktionen en bråkdel av det – bara 0,3 procent, eller tillräckligt för en enda dags globalt flygande.

1,3 miljarder liter hållbart flygbränsle producerades 2024

Enligt tidigare prognoser skulle 1,9 miljarder liter hållbart flygbränsle produceras under 2024. Men nu bedömer den internationella flygorganisationen IATA att den totala produktionen blev 1,3 miljarder liter.

Samtidigt ökar konsumtionen av fossilt jetbränsle mycket snabbt, på grund av återhämtningen av flygandet efter pandemin. Enbart ökningen var 32 miljarder liter under året.

Källor: IATA, [S&P Global](#).

Den låga produktionen av hållbara biobränslen fick IATA att i december skicka ut ett besviket pressmeddelande, med en ovanlig kritik riktad mot världens länder.

– Regeringar skickar blandade signaler till oljebolag, som fortsätter få subventioner för exploatering och produktion av fossil olja och gas, sade IATA:s generaldirektör Willie Walsh [i pressmeddelandet](#).

Så mycket måste produktionen öka

Den globala produktionen av hållbara jetbränslen behöver bli 345 gånger större än produktionen 2024, för att flyget ska kunna nå branschens mål om noll nettoutsläpp av koldioxid till 2050.

Produktion 2024:



1 300 miljoner liter

(Produktion av biojetbränsle 2024)

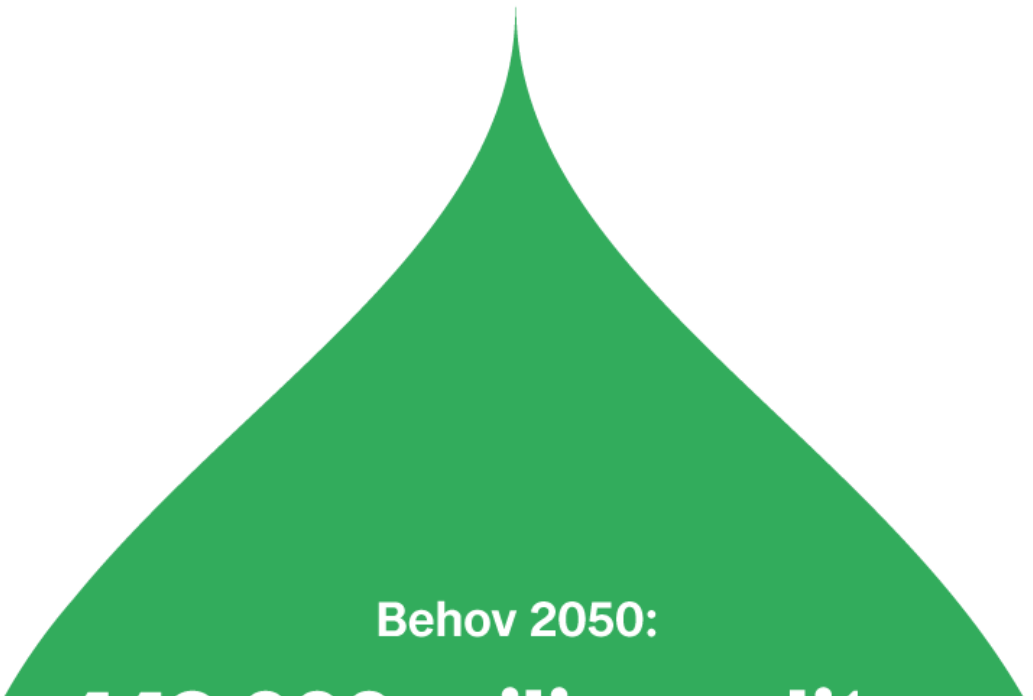
Konsumtion 2024:

375 000 miljoner liter

(Konsumtion av fossilt
jetbränsle globalt 2022)



Behov 2050:



449 000 miljoner liter

Behov av biojetbränsle, enligt
flygbranshens klimatplan.



Dagens globala produktion
är 0,3 procent av
behovet till 2050.

Källor: IATA, IEA, Statista

Branschens aktörer beskriver problemet så här: hållbara flygbränslen är betydligt dyrare än fossilt jetbränsle, runt 2-6 gånger dyrare enligt olika bedömare. Det gör att efterfrågan är svag, vilket leder till att investeringarna halkar efter eller rentav

pausas. I somras [drog Shell i nödbromsen](#) för vad som skulle bli en av Europas största anläggningar för biobränslen, på grund av frågetecken kring efterfrågan.

I Sverige har de höga priserna på hållbara flygbränslen även fått en annan effekt: att flera aktörer bryter mot de svenska klimatkraven – och betalar böter i stället. Här fanns fram till årsskiftet krav på 3,5 procents reduktionsplikt för flygbränsle, men endast tre av sju leverantörer i Sverige följer kraven, visar dokument som DN begärt ut från Energimyndigheten.

Tillsammans tvingas de fyra andra bolagen böta 54 miljoner kronor. De fossila utsläppen från inrikesflyget under 2023 blev tusentals ton högre än de skulle ha varit om kraven efterlevts.

– Det är beklagligt, säger Dag Waldenström, generalsekreterare på Svenskt flyg, den svenska flygbranschens samarbetsorganisation.

Förklaringen till att flygbolagen bryter mot kraven är just de höga kostnaderna för hållbara flygbränslen, enligt Dag Waldenström. Och han får medhåll av SAS hållbarhetschef Ann-Sofie Hörlin.

– Vi är inte förvånade över detta. Kostnaden gör det mer ekonomiskt för bränslebolag att betala avgifter istället för att uppfylla plikten, säger hon.

Nu kan dock en förändring vara på väg, menar de båda. Vid årsskiftet trädde EU:s klimatkrav på flyget, Refuel Aviation, i kraft. Samtidigt fasas de svenska klimatkraven ut.

Så ska inrikesflyget bli fossilfritt till 2030

Flygbranschens mål om ett fossilfritt inrikesflyg till 2030 ska nås genom att motsvarande mängd hållbara flygbränslen tankas i Sverige år 2030 som det svenska inrikesflyget förbrukar, enligt prognosen 100 miljoner liter. Det ska åstadkommas genom flera åtgärder:

- EU:s klimatkrav på 6 procent inblandning av hållbara flygbränslen inom unionen står för hälften.
- Åtaganden från Sveriges alla myndigheter att enbart flyga på hållbara flygbränslen ska stå för 22 procent.
- Åtaganden från Sveriges alla kommuner att enbart flyga på hållbara flygbränslen ska stå för 22 procent.
- De sista 6 procenten ska åstadkommas genom "övriga åtgärder", exempelvis att privatpersoner betalar extra för att flyga på biobränslen.

Källa: [Flygbranschens uppdaterade färdplan](#) under regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige.

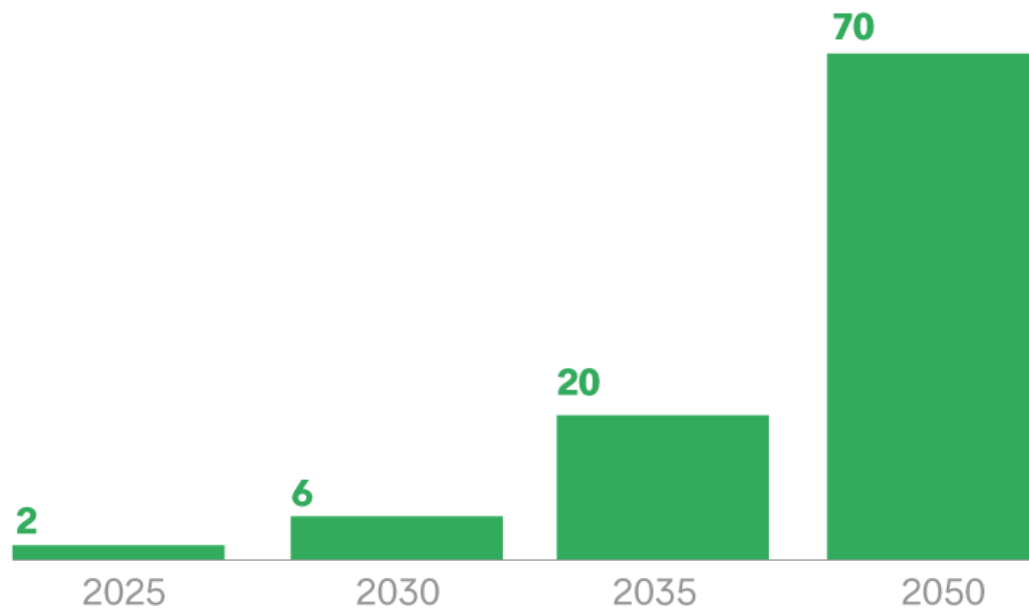
Nivån på EU:s krav är till en början lägre än de svenska, 2 procent, men är tvingande. Eftersom de gäller i hela EU kommer de att leda till kraftigt ökad efterfrågan på hållbara

flygbränslen. Nivån ska också stiga successivt och nå 70 procent till 2050.

– Det kommer skapa den stora efterfrågan som behövs för att driva utvecklingen och förhoppningsvis få ner priserna, säger Dag Waldenström.

EU-kraven – inblandning av hållbara flygbränslen

Kraven trädde i kraft den 1 januari 2025. (Procent)



Källor: EU-kommissionen

Men att priserna kommer att sjunka är inte en bild som delas av alla. Transportforskaren Jonas Åkerman pekar på att när

produktionen ökar så närmar man sig snabbt också en ny flaskhals: råvarubrist.

De lämpligaste råvarorna, som använd frityrolja eller tallolja, kommer aldrig att räcka till. I takt med att man behöver använda dyrare råvara, som skogsrester eller tillverka syntetiskt flygbränsle med hjälp av el och infångad koldioxid, väntas priserna stiga.

– Nästan alla branscher vill ha de råvarorna som flyget behöver – och syntetbränslen är ännu dyrare. Jag tror inte branschen inser hur mycket dyrare det kommer bli, säger han.

En sak är dock alla bedömare överens om: att priserna på flygbiljetter kommer att stiga kraftigt de kommande åren och decennierna, som en konsekvens av klimatkraven.

– Det kanske inte blir en fördubbling, men i alla fall en mycket kraftig ökning, säger Jonas Åkerman.

Fakta. Global gigant struntar i klimatkraven på jetbränsle

Tre av de bolag som inte följer kraven på sänkta utsläpp från flygets jetbränsle är mindre aktörer som framför allt säljer bränsle till mindre privatflygplan. Nästan hela bötesbeloppet, 53 miljoner kronor, kommer från ett och samma bolag – den internationella giganten World Fuel Services, WFS.

DN har vid upprepade tillfällen sökt World Fuel Services, som inte har återkommit. SAS och Norwegian uppger för DN att de använder sig av World Fuel Services som leverantör. Flygbolaget Bra köper inget bränsle från WFS.

Fördyrningen har redan inletts. I somras [gick Lufthansa ut med](#) att bolaget kommer lägga till en särskild avgift på varje biljett, upp till 72 euro, för att hantera EU:s klimatkrav. Även International Airlines Group, som äger bland andra British Airways, [har flaggat för att priserna kommer att stiga som en konsekvens av omställningen.](#)

IATA varnar i sin tur för samma utveckling globalt.

– Jag beklagar, men omställningen till noll nettoutsläpp kommer att kräva att kunder betalar. Kostnaderna kan inte bäras av industrin med tanke på de extremt små marginaler vi har, sade generaldirektören Willie Walsh [vid organisationens årsmöte i Dubai i somras.](#)

Paradoxalt nog kan också de svenskar som inte flyger drabbas av prisökningarna. Inrikesflyget ska enligt målsättningen vara fossilfritt till 2030 – men i branschens färdplan, som uppdaterades i höstas, framgår att man förlitar sig på andra aktörer för att nå dit. Bland annat utgår flygbranschen från att alla myndigheter och alla Sveriges kommuner, alltså indirekt

skattebetalarna, ska betala extra för att flyga 100 procent på hållbara flygbränslen.

– Detta måste lösas politiskt och internationellt. Det är för få som köper till biobränsle frivilligt trots att man kan göra det, säger Dag Waldenström.

Är det över huvud taget möjligt för flyget att klara omställningen? Dag Waldenström svarar ja – och får också medhåll av Jonas Åkerman.

– Det är den vägen man måste gå, men det går inte att få ihop ekvationen med de nivåer på flygande som vi svenskar har.

Måste vi flyga mindre?

– Vi kommer att behöva göra det. Och den högre bränslekostnaden kommer i sig att dämpa flygresandet.

Läs mer:

[Flygbranschen tror på elflyg – från Heathrow till London](#)

[Forskare kritiska mot slopad flygskatt: "Väldigt konstigt"](#)

[Flyga på frityrolja – så mycket pommes frites måste du äta](#)

Har du upptäckt ett fel?

Kontakta DN



Text

Peter Alestig

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt