

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-08-31

Ref LI2026/00922

Sveriges Hamnars remissvar rörande Ds 2026:1 I Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart

Sveriges Hamnar är ett av sju förbund inom Transportföretagen, transportnäringens bransch- och arbetsgivarorganisation. Förbundet företräder cirka 60 medlemsföretag med omkring 4 000 anställda – varav en betydande andel består av kommunalt ägda hamnbolag. Bland medlemmarna finns såväl hamnägare som operatörer och andra företag som verkar inom och i anslutning till svenska hamnar.

Sveriges Hamnar har beretts möjlighet att yttra sig över promemorian *Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart, Ds 2026:11*.

Sammanfattning

Sveriges Hamnar välkomnar promemorian och **tillstyrker den huvudsakliga inriktningen i den föreslagna handlingsplanen.**

Utredningen identifierar på ett tydligt sätt de hinder som i dag begränsar investeringar i hållbara drivmedel och pekar samtidigt på Sveriges goda förutsättningar att stärka produktion, konkurrenskraft och försörjningstrygghet.

Sveriges Hamnar ser särskilt positivt på förslagen om fortsatta och förbättrade investeringsstöd, produktionsbaserade och riskdelande stöd, en nationell riskdelningsmekanism för hållbara drivmedel, ett forum för dialog och samverkan samt långsiktiga och stabila regelverk.

Sveriges Hamnar anser att regeringen bör gå vidare med förslagen och föreslår att de insatser som berör sjöfarten och hamnarna samlas i ett **Hamn- och Sjöfartskliv**.

Ett Hamn- och Sjöfartskliv kan omsätta utredningens förslag i en sammanhållen satsning som omfattar hela omställningskedjan – från produktion och distribution av hållbara drivmedel till hamninfrastruktur, bunkring, elektrifiering och användning.

Sveriges Hamnar föreslår särskilt att regeringen i det fortsatta genomförandet:

- säkerställer att relevanta investeringsstöd omfattar nödvändig hamn- och energinfrastruktur,
- skapar förutsättningar för hamnarnas utveckling till **multi-energinoder**,



- säkerställer att hamnarnas strategiska effektbehov beaktas i den långsiktiga energi- och elnätplaneringen och i planeringen av framtida nätinvesteringar,
- möjliggör stöd för konvertering av befintlig fossil infrastruktur till infrastruktur för hållbara drivmedel,
- möjliggör stöd till kommersiell uppskalning av lösningar som redan har demonstrerats, och
- ger det föreslagna forumet för dialog och samverkan ett tydligt genomförandeuppdrag samt säkerställer Regeringskansliets direkta och aktiva deltagande.

Från utredning till genomförande

Sveriges Hamnar delar utredningens bedömning att staten behöver ta en mer aktiv roll för att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel.

Sjöfarten står inför en omfattande omställning. Höga kostnader, stora initiala investeringar och osäkerhet kring framtida priser och efterfrågan innebär samtidigt att marknadens aktörer har svårt att ensamma bära riskerna i den tidiga kommersiella fasen.

Utredningens förslag om investeringsstöd och riskdelning är därför välkomna. De kan bidra till att investeringar som i dag befinner sig mellan demonstration och kommersiell skala faktiskt genomförs.

För Sveriges Hamnar är nästa steg framför allt en fråga om **genomförande**. Regeringen bör skapa långsiktiga villkor som gör det möjligt för näringslivet att fatta investeringsbeslut och säkerställa att de olika insatserna tillsammans bidrar till en fungerande marknad för hållbara drivmedel.

Samla genomförandet i ett Hamn- och Sjöfartskliv

Sveriges Hamnar har tidigare efterfrågat ett nationellt **Hamn- och Sjöfartskliv** för att påskynda sjöfartens och hamnarnas klimatomställning.

Utredningens förslag ger regeringen en god grund för att förverkliga en sådan satsning.

Ett Hamn- och Sjöfartskliv behöver inte innebära att en ny parallell stödstruktur byggs upp. Det kan i stället samla och rikta relevanta befintliga och föreslagna insatser mot de investeringar som krävs för sjöfartens omställning.

Satsningen bör omfatta investeringar och kommersiell uppskalning, produktionsbaserade stöd och riskdelning, produktion och tillgång till hållbara drivmedel samt infrastruktur för distribution, lagring och bunkring. Även elektrifiering, laddning och landström i hamnar behöver omfattas.

En särskild prioritering bör vara projekt som befinner sig mellan framgångsrik demonstration och full kommersiell drift. I denna fas ökar investeringsbehoven samtidigt som den kommersiella risken fortfarande är hög. Stöd bör därför inte enbart premiera teknisk innovationshöjd utan också möjligheten att skala upp och kommersialisera lösningar som redan har demonstrerats.

Ett Hamn- och Sjöfartskliv kan på så sätt bli regeringens verktyg för att omsätta utredningens förslag i konkreta investeringar.

Hamnarna som multi-energinoder

Sveriges Hamnar vill särskilt understryka hamnarnas växande roll som **multi-energinoder**. I hamnarna möts sjöfart, väg- och järnvägstransporter med elförsörjning, energilagring och distribution av drivmedel.

Elektrifiering och hållbara drivmedel bör ses som kompletterande lösningar. Direkt elektrifiering, laddning och landström kommer att vara viktiga för delar av sjöfarten, samtidigt som bio- och elektrobränslen kommer att behövas för trafik där direkt elektrifiering inte är möjlig.

Ökad produktion av hållbara drivmedel behöver därför gå hand i hand med investeringar i den infrastruktur som gör det möjligt att använda dem. Drivmedlen måste kunna distribueras, lagras och bunkras samtidigt som hamnarna behöver tillgång till tillräcklig eleffekt för elektrifieringen.

Sveriges Hamnar föreslår därför att regeringen i genomförandet av handlingsplanen utgår från hamnarna som strategiska multi-energinoder och säkerställer att relevanta stöd kan omfatta den infrastruktur som krävs för elförsörjning, laddning, landström, lagring, distribution och bunkring av hållbara drivmedel.

På så sätt kan insatser för ökad produktion kopplas samman med den infrastruktur som krävs för att energin och drivmedlen faktiskt ska kunna användas av sjöfarten.

Betydande investerings- och effektbehov i hamnarna

Omställningen innebär redan konkreta investerings- och effektbehov.

Sveriges Hamnars kartläggning bland de medlemsföretag som omfattas av AFIR visar på investeringsbehov om cirka **1,4–1,9 miljarder kronor under de kommande fem åren**, med årliga driftkostnader om cirka **150–250 miljoner kronor**.

Samtidigt bedöms behovet av utökad elnätscapacitet kopplat till elektrifieringen uppgå till cirka **220–500 MW inom fem år**. Hamnarna har inte själva rådighet över den nätcapacitet som krävs.

Det visar på behovet av att statens insatser för hållbara drivmedel samordnas med elektrifiering, elnätplanering och investeringar i hamninfrastruktur. Eftersom ledtiderna för förstärkningar av elnäten kan vara långa behöver planeringen ske i god tid.

Sveriges Hamnar föreslår därför att regeringen säkerställer att **hamnarnas strategiska effektbehov beaktas i den långsiktiga energi- och elnätplaneringen och i planeringen av framtida nätinvesteringar**.

Ta tillvara befintlig infrastruktur

Omställningen handlar inte enbart om att bygga nytt. Befintlig hamn- och terminalinfrastruktur kan också spela en viktig roll.

När användningen av fossila bränslen successivt förändras kan delar av befintlig infrastruktur konverteras för lagring och hantering av nya energibärare. Det kan kräva betydande investeringar eftersom olika drivmedel medför olika tekniska och säkerhetsmässiga krav. Sveriges Hamnar har tidigare pekat på behovet av finansiellt stöd för sådan konvertering.

Sveriges Hamnar föreslår därför att regeringen inom ramen för relevanta investeringsstöd möjliggör stöd för **konvertering av befintlig fossil infrastruktur till infrastruktur för hållbara drivmedel**.

Det kan både påskynda omställningen och bidra till ett effektivt nyttjande av redan gjorda investeringar.

Riskdelning kan möjliggöra investeringar

Sveriges Hamnar tillstyrker inriktningen mot produktionsbaserade och riskdelande stöd.

Producenter behöver långsiktiga leveransavtal för att kunna finansiera nya anläggningar samtidigt som köpare har svårt att ta den ekonomiska risken i långa avtal när framtida priser och volymer är osäkra. Statlig riskdelning kan bidra till att överbrygga denna situation under den period då marknaden byggs upp.

Sveriges Hamnar ser därför positivt på förslaget om en tidsbegränsad nationell riskdelningsmekanism för hållbara drivmedel.

Vid den fortsatta utformningen bör regeringen säkerställa att sjöfarten ges goda möjligheter att delta och att mekanismen bidrar till faktisk tillgång till hållbara drivmedel på konkurrenskraftiga villkor.

Ge samverkansforumet ett tydligt genomförandeuppdrag

Sveriges Hamnar tillstyrker förslaget om ett forum för dialog och samverkan.

Forumet kan fylla en viktig funktion genom att samla producenter, sjöfart, hamnar, energiföretag, elnätsaktörer, myndigheter och regeringen kring de praktiska frågor som behöver lösas när marknaden utvecklas.

För att forumet ska tillföra något utöver befintliga branschdialoger behöver det fungera som en direkt länk mellan näringslivets aktörer, Regeringskansliet och den politiska nivån. Regeringskansliets direkta och aktiva deltagande bör därför vara en förutsättning för forumets utformning och arbete. Det skapar förutsättningar för att frågor, hinder och behov som identifieras i forumet snabbt kan föras in i regeringens beredning och omsättas i politiska ställningstaganden och konkreta åtgärder.

Sveriges Hamnar föreslår att forumet får ett tydligt **genomförandeuppdrag**. Det bör bland annat följa utvecklingen av produktion och efterfrågan, identifiera investerings-, effekt- och infrastrukturbehov samt uppmärksamma regeringen på hinder som försvårar eller försenar investeringar.

Hamnarna bör vara representerade i forumet som länken mellan energiförsörjningen, sjöfarten och det landbaserade transportsystemet.

Forumet kan samtidigt bidra till att tydliggöra roller och ansvar mellan staten, hamnarna, rederierna, energiproducenterna och elnätsföretagen.

Klimatomställning, konkurrenskraft och försörjningsberedskap

Sveriges Hamnar delar utredningens bedömning att ett stort importberoende kan innebära risker vid störningar i internationella försörjningskedjor och ur ett totalförsvarsperspektiv.

Ökad svensk och europeisk produktion av hållbara drivmedel kan ge flera nyttor samtidigt: minskade utsläpp, stärkt konkurrenskraft och ökad försörjningstrygghet.

Samtidigt kommer import att vara en viktig del av Sveriges energiförsörjning även framöver. En robust försörjning handlar därför både om produktionsförmåga och om Sveriges förmåga att ta emot, lagra och distribuera energi och drivmedel.

Hamnarna är centrala för Sveriges import och export och har samtidigt en viktig funktion för totalförsvaret. Hamnarnas energi- och drivmedelsinfrastruktur bör därför ses som en strategisk del av Sveriges långsiktiga försörjningsförmåga.

Investeringar i hamnarnas energi- och drivmedelsinfrastruktur kan därmed bidra till **klimatomställning, konkurrenskraft och försörjningsberedskap samtidigt**.

Avslutande synpunkter

Sveriges Hamnar välkomnar utredningen och uppmanar regeringen att gå vidare med förslagen.

Utredningen ger ett konkret underlag för att skapa de långsiktiga villkor som krävs för att näringslivet ska kunna fatta investeringsbeslut. Nästa steg bör vara att knyta samman produktion, distribution, hamninfrastruktur och användning.

Sveriges Hamnar föreslår därför att regeringen samlar de insatser som berör sjöfarten och hamnarna i ett **Hamn- och Sjöfartskliv**.

Ett Hamn- och Sjöfartskliv kan skapa den sammanhållna genomförandekraft som nu behövs: från produktion av hållbara drivmedel och kommersiell uppskalning till tillräcklig eleffekt, hamninfrastruktur, bunkring och faktisk användning ombord.

Utredningen pekar ut riktningen. Ett Hamn- och Sjöfartskliv kan ge regeringen verktygen för genomförandet. Sveriges Hamnar står redo att bidra i det fortsatta arbetet.

Med vänlig hälsning

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Monika Przedpelska Öström / Branschchef Sveriges hamnar /Transportföretagen