

Till: Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

**REMISSYTTRANDE
(KN2025/01701)**

2025-12-02

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser närmare 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Yttrande från Svensk Sjöfart på promemorian Stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter (KN2025/01701)

Svensk Sjöfart är tacksamma för att ha beretts möjlighet att yttra sig på ovan remitterade promemoria innehållandes förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter.

Svensk Sjöfart välkomnar förslaget övergripande mål att påskynda elektrifieringen av transportsektorn genom att skapa ett mer ändamålsenligt regelverk. Förslaget innebär bland annat att stödgivningen även ska omfatta bussar **och fartyg** och att stöd för icke-publik infrastruktur av tunga transporter ska underlättas, enligt beskrivningen i förslaget sammanfattning. Dock förefaller stödet endast riktas till fartyg med elektrisk framdrift och inte till fartyg liggandes vid kaj. Svensk Sjöfart menar att möjligheten till stöd även borde ges för att tillgodose fartyg liggandes till kaj med elektricitet under hamnuppehåll.

Vi vill även betona att stödet bör omfatta en hel fartygslinje – omfattande både svensk och utländsk hamn – och inte enbart för en enskild svensk hamn. Detta är särskilt relevant för linjebunden passagerar- eller godstrafik mellan Sverige och annan EU-medlemsstat, när elektrifieringen av transporten förutsätter att landströmsinfrastruktur etableras i samtliga berörda hamnar för att möjliggöra elektrifiering av linjen. Ett sådant stöd skulle kunna ge möjligheter att etablera så kallade "Green corridors".

Sjöfarten blir ofta utpekad som en så kallad "hard-to-abate" sektor eftersom den är tekniskt och ekonomiskt svår att ställa om till fossilfrihet. Fartyg har långa livscykler, vilket gör att ny teknik

implementeras långsamt samt att långväga sjötransporter kräver bränslen med hög energitäthet. Trots dessa utmaningar är sektorn central för att nå klimatmålen och prioriteras därför i initiativ som bland annat EUs Fit for 55.

För sjöfarten som helhet är elektrifiering en viktig pusselbit på resan mot fossilfrihet. Vi ser att utvecklingen går i en snabb takt och att allt fler fartyg elektrifieras, både helt eller delvis, om än i olika grad beroende på fartygstyp och trafikområde. Baserat på Parisavtalet och målet om klimatneutralitet vid 2050, är den primära energiproduktionens omställning av hög prioritet, samt att fossilfri och hållbar energi används där de gör störst klimatnytta.

Det skulle betyda att samtliga industrier och sektorer som kan elektrifiera kortsiktigt gör så där så är möjligt, eftersom elektrifiering innebär en betydande ökad grad av energieffektivitet i systemet som helhet. I tillägg till en ökad grad av elektrifiering behöver sjöfarten tillgång till andra drivmedel än fossila, särskild större fartyg på långväga resor och det är ett faktum att infrastrukturen för fossilfria och hållbara energibärare idag är mindre etablerad och utvecklad jämfört med infrastruktur för fossila energibärare, vilket försvårar för sjöfartens omställning. Elektrifiering i detta sammanhang bör även inkludera bränslederivat som exempelvis vätgas vilket kan användas i bränsleceller, förbränningsmotorer eller gasturbiner. Risken finns annars att tankstationer, inklusive flytande sådana i form av bunkringsfartyg (ship-to-ship) för vätgas till fartyg med förbränningsmotor eller gasturbin inte är berättigat till stöd. Formuleringen i § 3 punkterna 6 och 7 bör formuleras för att inkludera bunkerfartyg.

Utsläpp från sjöfart vid kaj står för cirka 6–10 % av sektorns totala utsläpp inom EU, vilket motsvarar ungefär 7–12 miljoner ton CO₂ per år, enligt beräkningar av EU-kommissionen. Dessa utsläpp kommer främst från hjälpmotorer som genererar el och värme ombord när fartygen ligger stilla. Genom att erbjuda landström i hamnar kan fartygen stänga av sina motorer och i stället använda el från land, vilket kraftigt minskar både växthusgasutsläpp och lokala luftföroreningar. Därtill minskar även utsläppen av kväveoxider (NO_x) och svaveloxider (SO_x) nästan helt, vilket ger betydande förbättringar av luftkvaliteten.

Landströmsanslutningar är dessutom ett obligatoriskt krav enligt EU:s AFIR-förordning (EU 2023/1804), som föreskriver att samtliga kusthamnar i TEN-T:s stomnät och kusthamnar i TEN-T:s övergripande nät ska tillhandahålla landström 31 december 2029. I detta sammanhang noterar vi att enligt Europaparlamentets och rådets förordning 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (AFIR) ska varje medlemsstat ta fram ett slutligt nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa drivmedel inom transportsektorn och utbyggnaden av tillhörande infrastruktur senast den 31 december 2025.

Givet ovan bör ladd- och tankningsinfrastruktur i hamnar finnas på plats snarast för att möjliggöra för elektrifiering av fartyg som ligger i hamn men även för dess framdrift liksom för flytande eller gasformiga låg- och nollemissionsbränslen.

Svensk Sjöfart ser därför förslaget till förordning om ändring i förordningen (2022:107) som ett välkommet bidrag för att uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets förordning 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel. Dock förefaller stödet endast riktas till fartyg med elektrisk framdrift och inte till fartyg liggandes vid kaj. Svensk Sjöfart menar att möjligheten till stöd även borde ges för att tillgodose fartyg liggandes till kaj med elektricitet av ovan nämnda anledningar.

Efter beaktande av ovan önskar Svensk Sjöfart föra fram följande förslag på ändringar:

1 § Promemorians förslag: Denna förordning innehåller bestämmelser om statligt investeringsstöd för utveckling av laddnings- och tankningsinfrastruktur i hamnar och för bussar och tunga godstransporter på väg. Stödet syftar till att påskynda elektrifieringen av sådana tunga transporter.

1 § Svensk Sjöfarts förslag: Denna förordning innehåller bestämmelser om statligt investeringsstöd för utveckling och byggnation av laddnings- och tankningsinfrastruktur för fartyg i hamnar och för bussar och tunga godstransporter på väg. Stödet syftar till att påskynda elektrifieringen av sådana tunga transporter.

3 § 3. Promemorians förslag: elfordon eller fartyg: fordon eller fartyg som är försedda med ett framdrivningssystem som innehåller minst en icke-perifer elektrisk maskin som energiomvandlare med ett elektriskt uppladdningsbart energilagringssystem som kan laddas externt och som är...

3 § 3. Svensk Sjöfarts förslag: ~~elfordon eller fartyg~~: fordon ~~eller fartyg~~ som är försedda med ett framdrivningssystem som innehåller minst en icke-perifer elektrisk maskin som energiomvandlare med ett elektriskt uppladdningsbart energilagringssystem som kan laddas externt och som är ~~a) bussar eller tunga lastbilar, enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner eller b) fartyg enligt sjölagen (1994:1009)~~

3 § 3 biz-elfordon eller fartyg: ~~fordon eller fartyg~~ som är försedda med system för landströmsförsörjning vid hamnuppehåll och/eller ett framdrivningssystem som medger att en ej försumbar del av energin tillförs på elektrisk väg, med ett tillhörande elektriskt uppladdningsbart energilagringssystem som kan laddas externt" ~~a) bussar eller tunga lastbilar, enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner eller b) fartyg enligt sjölagen (1994:1009)~~

(Skäl: Vi föreslår ett förtydligande för att säkerställa att landströmsförsörjning samt att alla fartyg med hybrid- och batteri-elektriska konfigurationer kan räknas med, då vi anser att icke-perifer elektrisk maskin är för vag och riskerar att exkludera exempelvis PTO/PTI eller poddar.

§ 7 Promemorians förslag: En ansökan om stöd ska ha lämnats in innan arbetet med en åtgärd inleds

§ 7 Svensk Sjöfarts förslag: En ansökan om stöd ska ha lämnats in innan arbetet med en åtgärd ~~inleds~~ slutförts. (Skäl: Vi menar att stöd bör kunna sökas även om ett projekt redan påbörjats då faktorer som teknikutveckling, nyfunna synergier (mellan exempelvis parter som hamn och stad), samt nya operationella krav kan göra att en landströmsanläggning blir avsevärt mycket bättre om stöd kan fås under ett projekts gång.)

För Svensk Sjöfart

Stockholm som ovan,



Fredrik Larsson

Miljö- och Klimatansvarig