

RAPPORT

# Handlingsplan för gröna sjöfartskorridorer

Ett deluppdrag inom regeringsuppdraget  
Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart



**Trafikverket**

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Handlingsplan för gröna sjöfartskorridorer

Författare: Björn Garberg

Dokumentdatum: 2024-06-27

Ärendenummer: TRV 2018/93261

Kontaktperson: Björn Garberg

Publikationsnummer: 2024:096

ISBN 978-91-8045-318-9

Foto: Sjöfartsverket

# Sammanfattning

I Clydebankdeklarationen från 2021 åtar sig 27 länder inklusive Sverige att stödja införandet av ett antal gröna sjöfartskorridorer. En grön sjöfartskorridor är en linje som trafikeras av fartyg som inte släpper ut några växthusgaser till atmosfären. Regeringen har tidigare gett i uppdrag till den nationella samordnaren att verka för att gröna sjöfartskorridorer införs i Sverige. I denna rapport redovisas en handlingsplan för hur arbetet med gröna sjöfartskorridorer ska bedrivas till och med juni 2027.

## En handlingsplan i tre delar

Att etablera en grön sjöfartskorridor är ett omfattande arbete. Det är också en utmaning att locka fler aktörer att starta initiativ till nya gröna sjöfartskorridorer. Denna handlingsplan beskriver olika insatser för att överbrygga ekonomiska barriärer, fördjupa samarbeten och utveckla dialogen med näringslivet. En viktig utgångspunkt är att gröna sjöfartskorridorer inte ska ses som en isolerad insats. Arbetet bör ses i ett bredare perspektiv, där konceptet gröna sjöfartskorridorer måste samspela med beslutade regelverk och kommande eventuella styrmedel.

### 1. Ekonomiska barriärer

Clydebankdeklarationen syftar till att genom punktinsatser gå fortare fram än vad beslutade klimatmål och regelverk kräver. Ambitionen är att i mitten på 2020-talet ha minst sex gröna sjöfartskorridorer i trafik och till 2030 betydligt fler. Många utmaningar behöver därmed lösas på kort tid. Bränslena måste finnas tillgängliga samtidigt som prisskillnaden mellan fossila och förnybara bränslen är ett hinder. Marknaden har svårt att på denna korta tid själva hantera de merkostnader som uppstår.

De styrmedel som finns idag ger inte tillräcklig effekt för att uppfylla målsättningarna i Clydebankdeklarationen. Nuvarande styrmedel behöver analyseras närmare och ytterligare förslag tas fram i syfte att stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer.

### 2. Samarbeten

Sedan Clydebankdeklarationen presenterades har en rad partnerskap om gröna sjöfartskorridorer kommit på plats runt om i världen. Ännu har ingen korridor lyckats gå över helt till förnybara bränslen.

En grön sjöfartskorridor inkluderar oftast två eller flera länder. Det finns en styrka i att de undertecknande länderna gör gemensam sak, noga följer utvecklingen och vid behov vidtar stödande åtgärder.

För svenskt vidkommande berör de nu pågående initiativen i stor utsträckning de nordiska länderna och Östersjöländerna. Det finns i dessa områden befintliga forum som skulle kunna användas för att löpande bevaka utvecklingen och bedöma behovet av gemensamma åtgärder. Redan idag pågår projekt inom bland annat Nordiska ministerrådet, som syftar till att stödja arbetet med gröna sjöfartskorridorer. Med dessa som utgångspunkt skulle nya samarbetsformer kunna utvecklas.

### **3. Dialog**

Utan intresse och engagemang från aktörerna i transportkedjan blir det inga gröna sjöfartskorridorer. Därför är dialogen med hamnar, rederier, transportköpare, bränsleproducenter och andra aktörer central. Den är viktig både för att stödja pågående initiativ, och för att skapa intresse för nya. Inte minst transportköparna är viktiga att fördjupa dialogen med.

Att utveckla nya former för dialog och samverkan är ett prioriterat område i det fortsatta arbetet med gröna sjöfartskorridorer. Mervärdena och nyttorna behöver tydliggöras för att locka fler aktörer att delta i de gröna sjöfartskorridorerna.

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>Uppdrag och sammanhang .....</b>	<b>6</b>
Gröna sjöfartskorridorer och samordningsuppdraget .....	6
Kartläggningen .....	6
Vad har hänt i uppdraget sedan kartläggningen? .....	7
Utgångspunkter för handlingsplanen .....	7
Fossilfritt, förnybart eller koldioxidneutralt? .....	8
<b>Gröna sjöfartskorridorer .....</b>	<b>9</b>
Begreppet gröna sjöfartskorridorer .....	9
Clydebankdeklarationen, EU och IMO .....	9
EU ETS .....	10
FuelEU Maritime.....	10
Olika initiativ måste samspela .....	11
<b>lakttagelser och åtgärdsförslag .....</b>	<b>12</b>
Ekonomiska barriärer försvårar övergången .....	12
Vilka styrmedel finns idag? .....	13
Vilka nya styrmedel kan införas inom EU? .....	13
Vilka nya styrmedel kan införas nationellt? .....	14
Styrmedel i hamnar .....	15
Hur kan FuelEU Maritime bidra?.....	16
Affärsmodeller som stödjer omställningen .....	16
Summering åtgärder Ekonomiska barriärer .....	17
Samarbete nyckeln till framgång.....	17
Samarbeten inom Clydebank-deklarationen .....	17
Samarbeten inom EU .....	18
Samarbeten med de nordiska länderna och Östersjöländerna.....	19
Offentlig-privata samarbeten.....	21
Summering åtgärder Samarbeten.....	22
Kontinuerlig dialog ger fler gröna sjöfartskorridorer .....	23
Med hamnar .....	23
Med rederier .....	24

Med transportköparna .....	25
Med bränsleproducenter, forskningsinstitut och andra aktörer .....	26
Summering åtgärder Dialog.....	27
<b>Utan el och förnybara bränslen – inga gröna sjöfartskorridorer .....</b>	<b>28</b>
Bränsleproduktionen behöver skalas upp .....	28
Biogas .....	28
Elektrobränslen .....	29
Sjöfartens och hamnarnas effektbehov.....	29
Infrastrukturen behöver finnas på plats.....	30
Övergripande ansvar för transportsektorns omställning saknas.....	30
<b>Referenslista.....</b>	<b>32</b>
<b>Bilaga 1 – Handlingsplanen .....</b>	<b>36</b>

# Uppdrag och sammanhang

Vid COP-mötet i Glasgow i november 2021 presenterades den så kallade Clydebank-deklarationen.<sup>1</sup> I deklarationen åtar sig 24 av FN:s medlemsstater att stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. Sedan dess har ytterligare tre länder anslutit sig till deklarationen.

Enligt Clydebankdeklarationen ska fartygen i en grön sjöfartskorridor drivas av bränslen som inte bidrar med några växthusgasutsläpp till atmosfären. I arbetet prioriteras sjötransporten, men även hamninfrastruktur, regelverk och andra angränsande områden berörs. Ursprungligen är det ett näringslivsdrivet initiativ som engagerar hamnar, rederier, transportköpare, leverantörer och andra aktörer världen över. Genom deklarationen involveras också FN:s medlemsländer i arbetet.

Det finns en gemensam nytta men också ett gemensamt ansvar för att förverkliga korridorerna. Clydebankdeklarationen är ramverket för det arbetet.

## Gröna sjöfartskorridorer och samordningsuppdraget

Sedan januari 2022 har införandet av gröna sjöfartskorridorer ingått som en del i regeringsuppdraget som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Uppdraget startade 2018 och var ursprungligen inriktat mot att främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. I och med tillägget om gröna sjöfartskorridorer kom uppdraget även att omfatta sjöfartens omställning.

Uppdraget var tänkt att avslutas i juni 2024 men förlängdes i mars 2024 med ytterligare tre år. Samtidigt beslutade regeringen att det skulle tas fram en handlingsplan för arbetet med gröna sjöfartskorridorer. Handlingsplanen finns redovisad i denna rapport.

## Kartläggningen

Som ett första steg i arbetet med gröna sjöfartskorridorer genomfördes under 2022 en inledande kartläggning.<sup>2</sup> I kartläggningen identifierades 11 linjer som bedömdes ha särskilt goda förutsättningar för att bli gröna sjöfartskorridorer. Dessa linjer har därefter utgjort basen i arbetet, utan att för den skull begränsa det. Nya förslag och initiativ fångas upp och utvecklas kontinuerligt i arbetet.

Ett av huvudsyftena med Clydebankdeklarationen är att utveckla och driftsätta nya, uppskalningsbara bränslelösningar. I kartläggningen konstaterades att gröna

---

<sup>1</sup> Department for Transport, gov.uk, "Policy paper COP26: Clydebank Declaration for green shipping corridors", 2023.

<sup>2</sup> Björn Garberg och Niklas Hammarkvist, *På kurs mot gröna sjöfartskorridorer*, Trafikverket, 2022.

sjöfartskorridorer inte bör begränsas till teknikutveckling. Det är lika viktigt att ställa om de linjer som redan idag trafikeras av fartyg som är byggda för att drivas på förnybara bränslen.

## Vad har hänt i uppdraget sedan kartläggningen?

Sedan kartläggningen genomfördes har arbetet fokuserat på att initiera nya samarbeten och partnerskap och att överbrygga de barriärer som finns. I nuläget berör följande partnerskap svenska hamnar:

- Göteborg – Gent
- Göteborg – Rotterdam
- Umeå – Vasa
- Stockholm – Åbo
- Trelleborg – Travemünde

Det hittills genomförda arbetet beskrivs närmare i redovisningen av samordningsuppdraget 2018-2024<sup>3</sup> samt i den årliga redovisningen 2023.<sup>4</sup>

## Utgångspunkter för handlingsplanen

Denna handlingsplan baseras på de erfarenheter och iakttagelser som framkommit i arbetet med gröna sjöfartskorridorer åren 2022-2024. En viktig utgångspunkt i handlingsplanen är att gröna sjöfartskorridorer inte bör hanteras som en isolerad företeelse. Det är snarast ett medel för att skynda på och underlätta sjöfartens omställning i stort. Arbetet behöver därför sättas i ett bredare sammanhang där de gröna sjöfartskorridorerna blir en av många viktiga pusselbitar. I vissa delar tar sig handlingsplanen därför ett bredare uttryck, just för att fånga helheten.

Åtgärderna som beskrivs i handlingsplanen baseras på de erfarenheter och inspel som fångats upp i samordningsuppdraget.

---

<sup>3</sup> Björn Garberg, *Fem år av samordning – Redovisning av regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*, Trafikverket, 2024.

<sup>4</sup> Trafikverket, *Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*, 2023.



## **Fossilfritt, förnybart eller koldioxidneutralt?**

Flera uttryck används för att beskriva den gröna omställningen inom sjöfarten:

- I Clydebankdeklarationen används uttrycket ” decarbonised fuels”, med innebörden att bränslena inte ska bidra med några växthusgasutsläpp till atmosfären.
- Inom EU styr regelverken mot förnybara bränslen.
- EU:s klimatlag styr mot klimatneutralitet och minskning av växthusgasutsläpp samt nämner också förnybara energikällor.
- I andra sammanhang är fossilfria bränslen ett vanligt uttryck.

I denna rapport används genomgående begreppet förnybart, mer av praktiska skäl. Det innebär dock inte att andra koldioxidneutrala energikällor är exkluderade i det fortsatta arbetet.

# Gröna sjöfartskorridorer

Omställningen inom sjöfarten omfattar en rad utmaningar. Fartygens långa livslängder och avsaknaden av serietillverkning bidrar till att det tar lång tid att ställa om världshandelsflottan. De långa transportsträckorna begränsar de rent tekniska förutsättningarna, men är också problematiska ur ett bränsleförsörjningsperspektiv. Marknadens globala karaktär och mängden aktörer förstärker utmaningarna ytterligare. Dessutom är få transportköpare villiga att betala extra för sjötransporter med låga utsläpp på den internationella marknaden. Sammantaget bidrar det till att omställningen inom sjöfarten tar lång tid jämfört med många andra sektorer.

## Begreppet gröna sjöfartskorridorer

Gröna sjöfartskorridorer ska ses som ett koncept för att skynda på omställningen inom sjöfarten. Genom att koncentrera insatserna på tungt trafikerade sjöfartskorridorer och enskilda linjer uppmuntras aktörerna till konkreta lösningar och samarbeten. Ambitionen är att inte bara reducera utsläppen, utan att faktiskt ställa om till helt förnybar drift. Många hinder behöver då lösas på kort tid.

Gröna sjöfartskorridorer bedrivs i olika former. Getting to Zero-koalitionen är ett exempel på ett globalt initiativ som huvudsakligen engagerar den maritima näringen, transportköpare och leverantörer.<sup>5</sup> Clydebank-deklarationen<sup>6</sup> riktar sig främst till FN:s medlemsländer. Genom gemensamma insatser av näringslivet och de involverade länderna är förhoppningen att skynda på och skala upp sjöfartens omställning globalt.

## Clydebankdeklarationen, EU och IMO

Målen i Clydebankdeklarationen är generellt formulerade. Ambitionen är att ha minst sex gröna sjöfartskorridorer i drift i mitten på 2020-talet. Fram till 2030 ska ytterligare fler korridorer vara fossilfria. Begreppet som sådant definieras inte närmare än att bränslet ska vara fossilfritt utifrån ett livscykelperspektiv.

Tanken är att under denna period utveckla och driftsätta uppskalningsbara, förnybara bränslelösningar. Förhoppningen är att de kunskaper och erfarenheter som det medför ska lägga grunden för en bred och snabb omställning av sjöfarten efter 2030.

Parallellt med arbetet med de gröna sjöfartskorridorerna pågår en regelutveckling inom både EU och IMO. En väsentlig skillnad jämfört med Clydebankdeklarationen är att tidsperspektivet är längre. EU har som mål att minska utsläppen av växthus-

---

<sup>5</sup> Global Maritime Forum, "Getting to Zero Coalition", 2020.

<sup>6</sup> Department for Transport, gov.uk, "Policy paper COP26: Clydebank Declaration for green shipping corridors", 2023.

gaser med 55 procent senast år 2030 och vara helt klimatneutrala år 2050. IMO:s långsiktiga mål är att nettoutsläppen av växthusgaser från fartyg ska vara noll omkring år 2050.

De olika målen står inte i konflikt, utan kompletterar varandra. Genom de gröna sjöfartskorridorerna stimuleras aktörer att gå före. Det kan i sin tur kan fungera som en katalysator för arbetet inom både EU och IMO.

## EU ETS

Från och med 2024 inkluderas sjöfarten gradvis i EU:s utsläppshandel. År 2026 ska den vara helt infasad i systemet.<sup>7</sup> Därmed prissätts utsläppen av koldioxid även från sjöfarten. Det medför en extra kostnad som förs över direkt till transportköparna. Sjötransporterna blir därmed dyrare, men merkostnaderna kommer att variera. Det kan i det korta perspektivet påverka konkurrensytorna mellan väg och sjöfart på vissa sträckor. I takt med att även vägtrafiken inkluderas i EU ETS kommer emellertid dessa effekter att försvinna.

Taket för de totala tillåtna koldioxidutsläppen kommer successivt att sänkas och runt år 2040 kommer utsläppsrätterna att vara slut.

## FuelEU Maritime

Genom FuelEU Maritime<sup>8</sup> tvingas rederierna att öka den faktiska användningen av förnybara bränslen. Rederierna blir då skyldiga att reducera växthusgasutsläppen från den energi som används. Reduktionen sker successivt enligt följande trappa:

- med 2 procent från och med den 1 januari 2025
- med 6 procent från och med den 1 januari 2030
- med 14,5 procent från och med den 1 januari 2035
- med 31 procent från och med den 1 januari 2040
- med 62 procent från och med den 1 januari 2045
- med 80 procent från och med den 1 januari 2050.

FuelEU Maritime-förordningen (EU) 2023/1805 publicerades i september 2023. Det kvarstår emellertid en del frågetecken kring den rent praktiska tillämpningen.

---

<sup>7</sup> Omfattar endast fartyg med en bruttodräktighet om 5000 eller mer.

<sup>8</sup> FuelEU Maritime Regulation är benämningen på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

Arbetet med kompletterande akter pågår och förutsättningarna kommer successivt att klarna.

I nuläget finns en osäkerhet och oro i rederinäringen för hur reglerna ska tillämpas och de nya kraven kunna uppfyllas. För rederiernas del är tillgången på förnybara bränslen avgörande. Det finns en stor osäkerhet i sjöfartsbranschen kring hur den ökande efterfrågan ska kunna mötas.

## **Olika initiativ måste samspela**

EU:s Fit for 55 består av ett sammanhängande paket av åtgärder som på olika sätt hänger ihop.<sup>9</sup> Sjöfartens inträde i EU:s utsläppshandel ETS och de tvingande kraven i FuelEU Maritime är en del i det paketet. Clydebankdeklarationen och gröna sjöfartskorridorer är mer av ett fristående initiativ som sker på frivillig basis. Det måste emellertid förhålla sig till – och samspela med – de regleringar som sker i omvärlden.

Gröna sjöfartskorridorer handlar om att göra lite mer och lite fortare än vad regelverken kräver. Mervärdena och nyttorna behöver tydliggöras för att locka fler aktörer att delta i de gröna sjöfartskorridorerna.

---

<sup>9</sup> Europeiska rådet, "55 %-paketet", *Europeiska unionens råd*.

# Lakttagelser och åtgärdsförslag

Grundläggande för att etablera en grön sjöfartskorridor är att:

- det finns fartyg tillgängliga som kan drivas med förnybara drivmedel (teknik),
- det finns tillgång till förnybara bränslen i hamn (produktion/distribution),
- det finns affärsmodeller som stödjer övergången till fossilfria bränslen (kommersialisering).

I denna del beskrivs barriärer och svårigheter för att etablera gröna sjöfartskorridorer och vilka åtgärder som kan vidtas. Dessa förslag utgör grunden i handlingsplanen. Genomförandet av åtgärderna kommer att ske inom ramen för samordningsuppdraget, men andra aktörer kommer också att involveras i arbetet.

## Ekonomiska barriärer försvårar övergången

Det mest konkreta hindret för att etablera en grön sjöfartskorridor är, förutom tillgången på förnybara drivmedel, de höga merkostnaderna. I ett pågående projekt med Göteborgs hamn uppskattas priserna på förnybara bränslen idag vara runt 2-5 gånger högre än fossila bränslen, beroende på typ av bränsle. Det i sin tur påverkar driftkostnaderna påtagligt. Vare sig rederier, bränsleleverantörer eller transportköpare är i nuläget beredda att ta de merkostnader som en grön sjöfartskorridor medför.

De åtgärder som vidtas inom EU och IMO skapar långsiktiga incitament och spelregler för att ställa om sjöfarten. Regleringarna bidrar till att priserna på de fossila bränslena successivt kommer att stiga. Priserna på de förnybara bränslena är svårare att förutsäga, men den relativa prisskillnaden mellan fossila och förnybara bränslen kommer sannolikt att minska på sikt.

Tidsperspektivet med gröna sjöfartskorridorer är snävt och de ekonomiska barriärerna är svåra för aktörerna själva att överbrygga. Enligt Global Maritime Forum är olika former av subventioner en nyckelkomponent för att under en övergångsperiod minska kostnadsgapet mellan fossila och förnybara bränslen och påskynda omställningen.<sup>10</sup> Subventioner kan rikta in sig mot bränsleproduktionen, men också mot fartygsdriften. De kan även rikta sig mot utveckling och byggnation av nya fartyg.

---

<sup>10</sup> Elena Talalasova och Jesse Fahnestock, "National and regional policy for green shipping corridors", *Global Maritime Forum*, 2023.

## Vilka styrmedel finns idag?

Det finns redan idag vissa möjligheter att få ekonomiskt stöd som kan bidra till etableringen av gröna sjöfartskorridorer, såväl inom EU som nationellt. Avsändare, målgrupp, syfte och inriktning varierar emellertid och det är svårt att få en helhetsbild. Möjligheterna förändras också över tid. Generellt sett prioriteras tidiga utvecklingsskedet i nuvarande styrmedel, medan stöd närmare kommersialiseringsfasen är ovanligare.

Det saknas i nuläget en uppdaterad sammanställning över vilka styrmedel som finns och hur de kan stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. Effekterna av nuvarande styrmedel och behovet av kompletterande instrument behöver också analyseras. Konceptet gröna sjöfartskorridorer behöver dessutom synliggöras hos de myndigheter som idag administrerar stöd kopplat till sjöfartens omställning, exempelvis Naturvårdsverket, Energimyndigheten och Trafikverket.

DNV kommer inom projektet Nordic Roadmap<sup>11</sup> under 2024 att kartlägga vilka styrmedel som finns i de nordiska länderna och inom EU. I kartläggningen kommer också behovet av ytterligare styrmedel analyseras. Resultaten blir ett viktigt underlag för det fortsatta arbetet med gröna sjöfartskorridorer.

---

### Åtgärder

Kartlägg och sammanställ befintliga styrmedel i Sverige och i EU och tydliggör vilka som är tillämpbara för gröna sjöfartskorridorer.

Undersök lämplig kommunikationskanal för att sprida sammanställningen och för att hålla den uppdaterad.

Identifiera eventuella gap mellan befintliga styrmedel och de behov som finns för att etablera gröna sjöfartskorridor i enlighet med Clydebankdeklarationen.

Synliggör konceptet gröna sjöfartskorridorer hos de myndigheter som berörs.

---

## Vilka nya styrmedel kan införas inom EU?

En grön sjöfartskorridor involverar oftast två eller flera länder, beroende på om den går mellan två hamnar eller i en slinga med fler hamnar. De ekonomiska barriärerna för att starta en grön sjöfartskorridor är likvärdiga oavsett land. Arbetet hade stärkts av gemensamma styrmedel länderna emellan, inte minst inom EU.

Utifrån ett korridorsperspektiv är driftsstöd förmodligen den mest träffsäkra stödformen men kanske också den svåraste ur ett statsstöds- och konkurrens-

---

<sup>11</sup> Finansierat via Nordiska ministerrådet: "Nordic Roadmap Future Fuels for Shipping", 2024.

perspektiv. Det finns redan idag vissa möjligheter till driftsstöd inom EU:s innovationsfonder. De stödjer emellertid inte genomförandefasen av tekniskt redan mogna korridorsprojekt.

Specifika stöd till gröna sjöfartskorridorer riskerar att exkludera aktörer som arbetar med omställningen på annat sätt. Eventuella styrmedel bör därför vara mer generellt utformade. Beslutsprocessen för styrmedel är lång, i synnerhet inom EU. Rimligheten i att ha nya styrmedel på plats innan 2030 behöver därför också beaktas.

---

### **Åtgärder**

Ta fram idéer och förslag på nya stöd och styrmedel inom EU som kan stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. Utgå från de behov som identifierats i kartläggningen och ta inspiration av goda exempel internationellt.

---

### **Vilka nya styrmedel kan införas nationellt?**

Utöver styrmedel inom EU kan det även finnas skäl att se över vilka nationella styrmedel som skulle kunna stärka införandet av gröna sjöfartskorridorer. Det har i andra sammanhang tagits fram förslag på styrmedel för att stimulera sjöfartens omställning. Exempelvis Trafikanalys har lyft flera exempel både i sitt underlag till den klimatpolitiska handlingsplanen<sup>12</sup> och i regeringsuppdraget om elsjöfart.<sup>13</sup> Branschföreningen Svensk Sjöfart har i sin färdplan också tagit fram ett antal olika förslag. Färdplanen är i stora delar emellertid inaktuell och det förs diskussioner inom branschen om behovet av en eventuell revidering.<sup>14</sup>

Förutom rent finansiella styrmedel bör även andra former övervägas. Det kan exempelvis vara att delta i projekt "in-kind"<sup>15</sup>, att ge stöd för genomförandestudier eller att se över vilka andra eventuella fördelar som kan ges för driften av fartyg med låg miljö- och klimatpåverkan. Möjligheten att ställa krav på motprestationer bör också beaktas i sammanhanget.

---

<sup>12</sup> Mattias Viklund, *Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning*, Trafikanalys, 2022.

<sup>13</sup> Mattias Viklund, *Förutsättningar och styrmedel för ökad elsjöfart*. Trafikanalys, 2022.

<sup>14</sup> Fossilfritt Sverige, *Sjöfartsnäringens färdplan för fossilfri konkurrenskraft*, 2019.

<sup>15</sup> In-kind-finansiering innebär en egeninsats i form av arbetad tid eller resurser, till exempel lokaler och teknisk utrustning.

---

### **Åtgärder**

Ta fram idéer och förslag på nya nationella stöd och styrmedel som kan stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. Utgå från de behov som identifierats i kartläggningen och ta inspiration av goda exempel internationellt.

---

### **Styrmedel i hamnar**

Hamnens roll vid etableringen av gröna sjöfartskorridorer är ofta att vara den samlande kraften och att initiera de samarbeten och projekt som krävs. Hamnen kan också stödja korridorerna genom att erbjuda reducerade hamnavgifter för fartyg med låg miljö- och klimatpåverkan. Förutom de ekonomiska effekterna finns det också ett starkt signalvärde i en sådan modell.

För ett rederi är rabatten i de flesta fall ett marginellt tillskott, men effekten förstärks om fler hamnar i en korridor tillämpar rabatter utifrån likvärdiga principer. En sådan princip kan vara att använda miljöindex som grund för miljörabatterna. Det harmonierar också med den miljö- och klimatstyrning som tillämpas i de statliga farledsavgifterna.

Enligt en kartläggning som gjordes 2022 använder 19 hamnar i Sverige miljöindex som grund för miljörabatter i hamnavgifterna.<sup>16</sup> Kartläggningen visade också att en rad närliggande utländska hamnar tillämpar liknande rabatter. Om fler hamnar använder likartade miljöstyrande incitament i hamnavgifterna ökar det incitamenten för gröna sjöfartskorridorer.

---

### **Åtgärder**

Uppmuntra fler hamnar att tillämpa miljöindex som grund för miljörabatter i hamnavgifterna och följ kontinuerligt utvecklingen.

Bevaka hur miljörabatter påverkar rederiernas val av bränsle och hamn.

För en dialog med Sjöfartsverket om hur miljörabatter i farledsavgifterna ytterligare kan stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer.

---

---

<sup>16</sup> Björn Garberg och Niklas Hammarkvist, *På kurs mot gröna sjöfartskorridorer*, Trafikverket, 2022.



## Hur kan FuelEU Maritime bidra?

Fartyg som omfattas av Förordning (EU) 2023/1805 ska årligen rapportera till en kontrollör. Rederiet får då ett certifikat som bekräftar efterlevnaden av kraven. Det kommer att vara möjligt att transferera över- och underprestationer för enskilda fartyg till kommande år. Det kommer också vara möjligt att ”poola” över- och underprestationer mellan olika fartyg och olika rederier, förutsatt att de har samma kontrollör. Det blir då poolens sammanlagda prestation som räknas och inte de enskilda fartygens. I klartext innebär det att om det finns ett fartyg i en pool som drivs av förnybara bränslen kan ytterligare ett antal fartyg som drivs av fossila bränslen ansluta sig till poolen utan att den underpresterar. Hur många fartyg som kan ansluta beror på det vid tidpunkten aktuella kravet på reduktion.

För rederier som redan idag har fartyg som kan drivas av förnybara bränslen öppnar detta upp möjligheter att få intäkter. Fartyg i en grön sjöfartskorridor skulle exempelvis kunna utgöra grunden i en pool. Rederiet skulle genom poolen därmed kunna få kostnadstäckning för delar av de merkostnader som då uppstår.

---

### Åtgärder

Bevaka och synliggör möjligheten att ”poola” fartyg för att få kostnadstäckning för gröna sjöfartskorridorer.

---

## Affärsmodeller som stödjer omställningen

Att utforma affärsmodeller som sprider de finansiella riskerna är grundläggande för att realisera en grön sjöfartskorridor. Långsiktiga kontrakt kan exempelvis minska riskerna både för både rederier och bränsleleverantörer. Det är ytterst en fråga för marknadens aktörer, men även staten och EU kan bidra till att skapa nya affärsmodeller. Ett exempel är hur införandet av FuelEU Maritime lagt grunden för en ny tänkbar affärsmodell för finansiering av gröna sjöfartskorridorer.

---

### Åtgärder

Undersök om och i så fall vilka åtgärder staten kan vidta för att skapa förutsättningar för nya affärsmodeller som stödjer etableringen av gröna sjöfartskorridorer.

---

## Summering åtgärder Ekonomiska barriärer

Nr	Åtgärd
1	Kartlägg och sammanställ befintliga styrmedel i Sverige och i EU och tydliggör vilka som är tillämpbara för gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)
2	Undersök lämplig kommunikationskanal för att sprida sammanställningen och för att hålla den uppdaterad. (Klar 2025)
3	Identifiera eventuella gap mellan befintliga styrmedel och de behov som finns för att etablera gröna sjöfartskorridor i enlighet med Clydebankdeklarationen. (Klar 2025)
4	Synliggör konceptet gröna sjöfartskorridorer hos de myndigheter som berörs. (Klar 2025)
5	Ta fram idéer och förslag på nya stöd och styrmedel inom EU som kan stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. Utgå från de behov som identifierats i kartläggningen och ta inspiration av goda exempel internationellt. (Klar 2025)
6	Ta fram idéer och förslag på nya nationella stöd och styrmedel som kan stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. Utgå från de behov som identifierats i kartläggningen och ta inspiration av goda exempel internationellt. (Klar 2025)
7	Uppmuntra fler hamnar att tillämpa miljöindex som grund för miljörabatter i hamnavgifterna och följ kontinuerligt utvecklingen. (Klar 2027)
8	Bevaka hur miljörabatter påverkar rederiernas val av bränsle och hamn. (Klar 2027)
9	För en dialog med Sjöfartsverket om hur miljörabatter i farledsavgifterna ytterligare kan stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)
10	Bevaka och synliggör möjligheten att "poola" fartyg för att få kostnadstäckning för gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2027)
11	Undersök om och i så fall vilka åtgärder staten kan vidta för att skapa förutsättningar för nya affärsmodeller som stödjer etableringen av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)

## Samarbete nyckeln till framgång

På senare tid har allt fler partnerskap för gröna sjöfartskorridorer presenterats. I grunden är det en positiv utveckling, men det är samtidigt svårt att bedöma substansen bakom det som kommuniceras. Kommer det avsättas de resurser som krävs? Finns viljan och engagemanget från övriga berörda aktörer att driva arbetet i mål?

Det krävs nära samarbeten mellan många olika aktörer för att lyckas, inte bara i de tidiga skedena utan även i genomförandet. I sådana samarbeten behöver även de undertecknande parterna i Clydebankdeklarationen vara delaktiga.

## Samarbeten inom Clydebank-deklarationen

Enligt Clydebankdeklarationen ska de undertecknande länderna:

- instämna i att en snabb övergång till fossilfria fartygsbränslen är nödvändig och främja en skyndsam utveckling av sjöfartens omställning,

- identifiera och åtgärda hinder för att införa gröna sjöfartskorridorer, exempelvis genom att anpassa regelverk och infrastruktur eller genom att införa olika former av styrmedel,
- stödja införandet av sex gröna sjöfartskorridorer till mitten på 2020-talet och ytterligare fler innan 2030.

Det har tagits vissa initiativ för att stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. Några länder har exempelvis infört fonder för finansiering av förstudier och andra arbeten.<sup>17</sup> Fortfarande saknas emellertid tydliga initiativ kopplat till själva kommersialiseringsfasen. Ytterligare åtgärder behöver vidtas om målsättningarna i Clydebank-deklarationen ska kunna nås.

Clydebankdeklarationen innehåller ingen tydlig definition på vad som krävs av en grön sjöfartskorridor. Det finns heller ingen särskild certifiering. Därför ligger det ett stort ansvar på de deltagande parterna att faktiskt leverera vad som utlovas. Om partnerskapen inte leder till konkreta resultat riskerar konceptet som sådant att urholkas. De annonserade initiativen i respektive länder behöver därför löpande bevakas och följas upp. I det har de undertecknande länderna ett ansvar.

En annan utmaning är att bibehålla intresset och initiativförmågan över tid. Det förutsätter att starkt engagemang och nära samarbete de undertecknande länderna emellan.

---

### **Åtgärder**

Se över vilka planerade eller pågående initiativ inom Clydebanksamarbetet som Sverige bör delta i.

Fördjupa samarbetena med övriga relevanta Clydebank-länder och för en dialog om hur det fortsatta samarbetet ska drivas vidare.

Följ kontinuerligt upp pågående initiativ och bevaka löpande behovet av åtgärder.

---

### **Samarbeten inom EU**

Elva av de undertecknande länderna i Clydebankdeklarationen är också medlemmar i EU. Trots det är konceptet gröna sjöfartskorridorer relativt osynligt i EU. För att kunna dra nytta av synergier mellan initiativen i Clydebanksamarbetet och i EU behövs ett närmare samarbete medlemsländerna emellan. Inte minst gäller det

---

<sup>17</sup> Department for Transport, gov.uk, "Guidance: International Green Corridor Fund", 2024; Transport Canada, Government of Canada, "The Green Shipping Corridor Program", 2024; Department for Transport, gov.uk, "New green international shipping routes backed by government funding", 2024.

nya styrmedel, där eventuella förslag behöver drivas av flera länder. Det skulle också kunna stärka intresset för gröna sjöfartskorridorer och locka fler EU-länder till Clydebanksamarbetet. Även inlandssjöfarten skulle kunna inkluderas i konceptet.

Gränsöverskridande samarbeten är vanligt förekommande redan idag men då oftast i projektform, exempelvis inom Interreg.<sup>18</sup> Ett exempel är Blue Supply Chain, i vilket CLOSER<sup>19</sup>, IVL Svenska Miljöinstitutet och Umeå Energi deltar från svensk sida. Andra exempel är Baltic Fit Project och POTENT, som båda är under planering. Ett annat gränsöverskridande projekt som anknyter till gröna sjöfartskorridorer är Blue Mission Banos.<sup>20</sup>

Det är viktigt att även fortsättningsvis bevaka och medverka i projekt som bidrar till etableringen av gröna sjöfartskorridorer.

---

### **Åtgärder**

Undersök intresset för ett gemensamt forum för Gröna sjöfartskorridorer bland EU:s Clydebank-länder och ta fram förslag på hur det skulle kunna drivas och organiseras.

Verka för att konceptet gröna sjöfartskorridorer synliggörs och tydligare inkluderas i EU:s arbete med sjöfartens omställning.

För en dialog med fler EU-länder om att ansluta sig till Clydebanksamarbetet.

Bevaka relevanta EU-projekt och bidra med input och delaktighet.

---

### **Samarbeten med de nordiska länderna och Östersjöländerna**

Merparten av de partnerskap som tecknats i Sverige berör förutom hamnar i Sverige hamnar i de nordiska länderna eller i Östersjöländerna. Liksom Clydebanksamarbetet i övrigt behöver intresset och engagemanget bibehållas över tid, utvecklingen av projekten följas och behovet av åtgärder bevakas löpande. Gemensamma initiativ mellan länderna i Norden och runt Östersjön skulle kunna underlätta de fortsatta insatserna.

Det finns flera etablerade samarbetsforum där gröna sjöfartskorridorer redan idag ingår. Nedan följer några exempel.

---

<sup>18</sup> Interreg är "ett europeiskt samarbetsprogram för utbyte och lärande för att förbättra policies inom regional utveckling" (definition av Tillväxtverket, "Interreg Europe").

<sup>19</sup> CLOSER är en oberoende samverkansplattform för ökad transporteffektivitet. CLOSER, "Tillsammans för ett transporteffektivt samhälle", Lindholmen Science Park.

<sup>20</sup> Blue Mission Banos, "Blue Mission Banos".

## **Nordiska ministerrådet**

De nordiska länderna har i den så kallade Fredrikstadsdeklarationen kommit överens om att tillsammans arbeta för att skapa gröna sjöfartskorridorer. Rådet har engagerat norska DNV i projekt som berör gröna sjöfartskorridorer, exempelvis Nordic Roadmap<sup>21</sup>.

## **Council of the Baltic Sea States (CBSS)**

I CBSS ingår Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Island, Lettland, Litauen, Norge, Polen och Sverige. Frågan om gröna sjöfartskorridorer lyftes in i rådets arbetsgrupp "Expert Group on Sustainable Maritime Economy" 2023. Arbetet har därefter utvecklats vidare under 2024. Respektive medlemsland i CBSS har utsett en kontaktperson för gröna sjöfartskorridorer.

## **EU Strategy for the Baltic Sea Region (EUSBSR)**

Inom ramen för strategins "Policy Area Ship" har det bildats en rådgivande arbetsgrupp som bland annat ska identifiera behov och lösningar för sjöfartens omställning.

## **Hur kan befintliga forum utvecklas?**

Ovanstående forum är alla tänkbara plattformar för fördjupade samarbeten och initiativ mellan länderna. DNV kommer i Nordic Roadmap presentera flera förslag till gemensamma nordiska initiativ kopplat till den gröna omställningen inom sjöfarten.<sup>22</sup> Det finns även andra förslag på projekt och initiativ kopplat till Nordiska ministerrådet och gröna sjöfartskorridorer. En tydligare uppföljning och löpande bedömning av behov av stöd hade stärkt arbetet ytterligare. Det kan bedrivas antingen som ett fristående initiativ eller som en undergruppering till något av befintliga forum.

---

## **Åtgärd**

Ta fram förslag på samarbetsformer inom de nordiska länderna och/eller Östersjöländerna, i syfte att bevaka och följa upp arbetet med gröna sjöfartskorridorer.

Ta fram förslag på nya samarbetsområden inom de nordiska länderna och/eller Östersjöländerna, i syfte att stödja etableringen av gröna sjöfartskorridorer.

---

---

<sup>21</sup> Nordiska ministerrådet: "Nordic Roadmap Future Fuels for Shipping", 2024.

<sup>22</sup> DNV, *Nordic Fuel Transition Roadmap – Draft version May 2024*, 2024 (pågående).

## Offentlig-privata samarbeten

Etableringen av gröna sjöfartskorridorer berör såväl näringen som det offentliga. De övergripande klimatmålen är satta av politiken samtidigt som genomförandet förväntas utföras av näringen. Nyttorna tillfaller både privata och offentliga aktörer. Det ligger i flera parterers intresse att målen nås och att näringslivets konkurrenskraft stärks eller bibehålls. Tydliga samarbetsformer mellan det offentliga och privata är i det avseendet viktigt.

Bland annat i Norge finns flera exempel på offentlig-privata samarbeten.

### Maritima klimatpartnerskap

Norska regeringen förhandlar med näringen om ett maritimt klimatpartnerskap för den inrikes sjöfarten. Målet är att reducera utsläppen från inrikes sjöfart med 50 procent innan 2030 och samtidigt tillvarata näringslivets intressen.<sup>23</sup> Förhoppningen är att kunna underteckna partnerskapet under 2024.

### Green Shipping Program (GSP)

GSP är ett partnerskapsprogram mellan privata och offentliga aktörer, som ska bidra till en effektiv och miljövänlig sjöfart. Inom programmet startas gemensamma pilotprojekt där ny teknik och nya lösningar utvecklas, testas och sätts i drift.<sup>24</sup>

### NOx-fonden

Den norska NOx-fonden inrättades 2008 och har som syfte att reducera NOx-utsläppen i Norge.<sup>25</sup> Fonden baseras på en skyldighet att betala en statlig avgift per kilo utsläpp av kväveoxid. Istället för att betala den statliga avgiften kan medlemsföretagen betala en avgift till fonden. Fonden kan därefter, enligt ett särskilt ansökningsförfarande, betala ut medel till NOx-reducerande initiativ inom branschen.<sup>26</sup>

### Enova

Enova är ett statligt ägt bolag som förvaltas av norska Klima- och miljödepartementet (KLD). Genom Enova samarbetar den norska staten med näringen och stödjer utveckling och driftsättning av ny teknik, både genom finansiering och genom kunskapsdelning.<sup>27</sup>

---

<sup>23</sup> Nærings- og fiskeridepartementet, Klima- og miljødepartementet, Regjeringen.no, "Forhandler om maritimt klimapartnerskap", 2023.

<sup>24</sup> Green Shipping Programme, "Green Shipping Programme", 2023.

<sup>25</sup> NOx är en förkortning för kväveoxider.

<sup>26</sup> NOx-fondet, "NOx-fondet".

<sup>27</sup> Enova, "Enova".

---

## Åtgärd

Undersök om och i så fall hur offentlig-privata samarbeten skulle kunna utformas och tillämpas i Sverige för att bidra till sjöfartens omställning och underlätta etableringen av gröna sjöfartskorridorer.

---

## Summering åtgärder Samarbeten

Nr	Åtgärd
12	Se över vilka planerade eller pågående initiativ inom Clydebanksamarbetet som Sverige bör delta i. (Klar 2025)
13	Fördjupa samarbetena med övriga relevanta Clydebank-länder och för en dialog om hur det fortsatta samarbetet ska drivas vidare. (Klar 2026)
14	Följ kontinuerligt upp pågående initiativ och bevaka löpande behovet av åtgärder. (Klar 2027)
15	Undersök intresset för ett gemensamt forum för Gröna sjöfartskorridorer bland EU:s Clydebank-länder och ta fram förslag på hur det skulle kunna drivas och organiseras. (Klar 2026)
16	Verka för att konceptet gröna sjöfartskorridorer synliggörs och tydligare inkluderas i EU:s arbete med sjöfartens omställning. (Klar 2027)
17	För en dialog med fler EU-länder om att ansluta sig till Clydebanksamarbetet. (Klar 2027)
18	Bevaka relevanta EU-projekt och bidra med input och delaktighet. (Klar 2027)
19	Ta fram förslag på samarbetsformer inom de nordiska länderna och/eller Östersjö-länderna, i syfte att bevaka och följa upp arbetet med gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)
20	Ta fram förslag på nya samarbetsområden inom de nordiska länderna och/eller Östersjöländerna, i syfte att stödja etableringen av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)
21	Undersök om och i så fall hur offentlig-privata samarbeten skulle kunna utformas och tillämpas i Sverige för att bidra till sjöfartens omställning och underlätta etableringen av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2026)

## Kontinuerlig dialog ger fler gröna sjöfartskorridorer

En viktig del i samordningsuppdraget är att initiera och stödja partnerskap samt att få fler aktörer intresserade av gröna sjöfartskorridorer. Nya idéer och uppslag behövs löpande fångas upp och uppmuntras. Lika viktigt är det att de partnerskap som redan är på plats utvecklas och drivs vidare. En aktiv omvärldsbevakning och en nära dialog med näringslivet är centralt i det arbetet.

### Med hamnar

Hamnarna har en central roll i etableringen av gröna sjöfartskorridorer. Genom sin funktion i transportsystemet har de beröringspunkter både med rederier, transportörer, bränsleleverantörer och andra hamnar. Därmed blir de en naturligt samlande kraft för gröna sjöfartskorridorer och kan fungera som något av ”ordförande”. Det krävs emellertid ett starkt engagemang från fler än bara hamnarna för att realisera de gröna sjöfartskorridorerna.

Att ta fram de inledande partnerskapen är en utmaning i sig. Att bibehålla framdriften och engagemanget över tid är en ännu större utmaning. Det är ett resurskrävande arbete och det är lätt att insatserna underskattas. Genomförandet riskerar då att dra ut på tiden eller i värsta fall klinga av helt.

Vissa större hamnar, exempelvis Göteborg, medverkar i internationella samarbeten och kan genom dessa få ett visst stöd i arbetet. Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping är ett sådant exempel.<sup>28</sup> I vissa fall kan korridorerna också ta hjälp av varandra. Olika projekt är i olika utvecklingsskeden och det kan finnas synergieffekter dem emellan att dra nytta av.

Utöver arbetet med de gröna sjöfartskorridorerna har hamnarna en rad andra utmaningar kopplat till den gröna omställningen. Det pågår ett omfattande arbete med att ställa om hamnarnas egna verksamheter till fossilfri drift. Hamnarna utvecklas också allt mer till energinoder i en bredare mening.<sup>29</sup> Det inkluderar, förutom bränsle och el till sjöfarten och hamnarna, även drivmedel och energi till vägfordon och annan kringliggande verksamhet. Dessa insatser behöver hanteras parallellt, men kan också skapa förutsättningar för gröna sjöfartskorridorer.

---

<sup>28</sup> Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, ”Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping”, 2024.

<sup>29</sup> Transportföretagen, *Eleffektbehoven för Sveriges hamnar år 2030*, Transportföretagen, 2023.



---

## Åtgärder

Fortsätt dialogen med hamnarna och bevaka kontinuerligt behovet av åtgärder för att driva arbetet vidare.

Identifiera drivkrafter, hinder och stöttande åtgärder för hamnar och andra aktörer att starta och driva projekt kring gröna sjöfartskorridorer.

Underlätta erfarenhetsutbytet hamnarna emellan, exempelvis genom korridorsöverskridande samarbetsforum.

Sprid information om pågående och planerade nationella och internationella initiativ.

---

## Med rederier

För rederier är det inte självklart att vara en del i en grön sjöfartskorridor, åtminstone inte i det korta perspektivet. Främsta fokus för många rederier är att uppfylla beslutade regelverk och genom det minska sina utsläpp. I en grön sjöfartskorridor riskerar fartyg att bli geografiskt bundna till vissa linjer. Det i sin tur kan bidra till försämrade flexibilitet och konkurrenskraft. Inom några segment är konceptet dessutom svårare att tillämpa. Det gäller exempelvis inom bulksegmentet, som ofta har mer oförutsägbara rutter och inte trafikerar specifika korridorer.

Samtidigt kan det vara kostnadseffektivt att köra på 100 procent förnybart på vissa linjer. Det kan även vara fördelaktigt ur ett bunkringsperspektiv. En rad svenska rederier ligger också väl positionerade för gröna sjöfartskorridorer. Fartyg byggda för förnybara bränslen kan vara beställda eller redan i drift. Kunderna kan ha ambitiösa miljömål i vilka sjötransporterna ingår. Rederierna kanske dessutom redan driver linjer som är väl lämpade för gröna sjöfartskorridorer.

En grön sjöfartskorridor behöver sammantaget utgå från rederiernas förutsättningar, behov och ambitioner. Åtgärder som stimulerar den gröna omställningen i mer generella termer är i det avseendet centralt. Vissa rederier erbjuder redan idag inblandning av förnybara bränslen. De har emellertid inte möjlighet att med egen kraft ställa om till helt förnybara bränslen innan 2030.

---

## Åtgärder

Fortsätt dialogen med rederierna och bevaka kontinuerligt eventuellt behov av åtgärder för att öka takten i sjöfartens omställning.

Fördjupa samarbetet med de rederier som har förutsättningar och ambitioner att bli en del av en grön sjöfartskorridor.

Undersök intresset bland berörda rederier för ett gemensamt forum om gröna sjöfartskorridorer.

---

## Med transportköparna

Transportköparna har en särskild roll för sjöfartens omställning, både som kravställare och som möjliggörare. Det gäller i synnerhet svensk basindustri, som med sina stora fraktvolymmer har särskilda förutsättningar att påverka utvecklingen. Än så länge har emellertid ingen varuägare tagit en ledarroll i arbetet med gröna sjöfartskorridorer.

Producerande företag prioriterar ofta åtgärder i den egna produktionen, där de största utsläppen ofta sker. Här får ofta företagen mest koldioxidreduktion per investerad krona. Inte desto mindre behöver företagen även minska sina transportrelaterade utsläpp. Det finns exempel på varuägare och logistikföretag som har utvecklat koncept för klimatneutrala sjötransporter baserat på massabalansprincipen<sup>30</sup>.<sup>31</sup> Det är ett effektivt sätt att sänka de sjöfartsrelaterade utsläppen totalt sett, men bidrar inte till utvecklingen av gröna sjöfartskorridorer.

Globalt finns fler initiativ där transportköparna samarbetar för att reducera sina utsläpp. Ett exempel är ZEMBA-alliansen<sup>32</sup>, där transportköparna gemensamt har handlat upp gröna sjötransporter av ett stort containerrederi.<sup>33</sup> Ett annat exempel är First Movers Coalition,<sup>34</sup> vars medlemmar gemensamt åtagit sig att uteslutande använda förnybara drivmedel innan 2030.

Liknande samarbeten skulle kunna initieras mellan svenska transportköpare. Ett steg i den riktningen har tagits av transportköparna inom Responsible Shipping

---

<sup>30</sup> Massabalansprincipen innebär att företag köper upp volymer av exempelvis biogas motsvarande den egna energiförbrukningen som sedan bunkras i andra fartyg. Miljönyttorna tillgodoräknas transportköparen och styrks genom certifikat.

<sup>31</sup> Dagens logistik, "Löfbergs säkrar fossilfria sjötransporter", 29 februari, 2024.

<sup>32</sup> ZEMBA står för Zero Emission Maritime Buyers Alliance.

<sup>33</sup> Jon Purves, *ZERO EMISSION MARITIME BUYERS ALLIANCE (ZEMBA) ANNOUNCES SUCCESSFUL COMPLETION OF INAUGURAL COLLECTIVE TENDER*, coZEV, 2024.

<sup>34</sup> The Consumer Goods Forum, "First Movers Coalition", 2022.

Initiative (RSI).<sup>35</sup> De ingår i ett projekt där de gemensamt undersöker förutsättningarna för att övergå till förnybara bränslen inom bulk-segmentet.

---

### **Åtgärder**

Initiera och utveckla samarbeten med och mellan transportköpare, i syfte att skapa ett starkare engagemang i sjöfartens omställning och gröna sjöfartskorridorer.

Fortsätt dialogen med enskilda varuägare och andra transportköpare och uppmuntra till en mer aktiv roll i etableringen av gröna sjöfartskorridorer.

---

## **Med bränsleproducenter, forskningsinstitut och andra aktörer**

Utöver hamnar, rederier och transportköpare berörs en rad andra aktörer av sjöfartens omställning och gröna sjöfartskorridorer. Det gäller inte minst bränsleproducenter och bränsleleverantörer, som på ett påtagligt sätt blir involverade i de gröna sjöfartskorridorerna. Även akademi och forskningsinstitut är viktiga, men då kanske mer kopplat till den gröna omställningen i stort. Leverantörer av maritim teknik och annan utrustning är även de en del av arbetet.

Oftast har dessa en direkt dialog med övriga inblandade parter i de gröna sjöfartskorridorerna. Det är emellertid viktigt att fånga upp även dessa aktörers behov och förutsättningar och hur de kan bidra till etableringen av gröna sjöfartskorridorer.

---

### **Åtgärder**

För en kontinuerlig dialog med övriga aktörer och fånga upp eventuella hinder i deras arbete med sjöfartens omställning och gröna sjöfartskorridorer.

Identifiera relevanta forskningsområden och bevaka att gröna sjöfartskorridorer beaktas i projektansökningar.

---

---

<sup>35</sup> Responsible Shipping Initiative, "Responsible Shipping Initiative".

## Summering åtgärder Dialog

Nr	Åtgärd
22	Fortsätt dialogen med hamnarna och bevaka kontinuerligt behovet av åtgärder för att driva arbetet vidare. (Klar 2027)
23	Identifiera drivkrafter, hinder och stöttande åtgärder för hamnar och andra aktörer att starta och driva projekt kring gröna sjöfartskorridor. (Klar 2027)
24	Underlätta erfarenhetsutbytet hamnarna emellan, exempelvis genom korridorsöverskridande samarbetsforum. (Klar 2027)
25	Sprid information om pågående och planerade nationella och internationella initiativ. (Klar 2027)
26	Fortsätt dialogen med rederierna och bevaka kontinuerligt eventuellt behov av åtgärder för att öka takten i sjöfartens omställning. (Klar 2027)
27	Fördjupa samarbetet med de rederier som har förutsättningar och ambitioner att bli en del av en grön sjöfartskorridor. (Klar 2027)
28	Undersök intresset bland berörda rederier för ett gemensamt forum om gröna sjöfartskorridor. (Klar 2025)
29	Initiera och utveckla samarbeten med och mellan transportköpare, i syfte att skapa ett starkare engagemang i sjöfartens omställning och gröna sjöfartskorridor. (Klar 2027)
30	Fortsätt dialogen med enskilda varuägare och andra transportköpare och uppmuntra till en mer aktiv roll i etableringen av gröna sjöfartskorridor. (Klar 2027)
31	För en kontinuerlig dialog med övriga aktörer och fånga upp eventuella hinder i deras arbete med sjöfartens omställning och gröna sjöfartskorridor. (Klar 2027)
32	Identifiera relevanta forskningsområden och bevaka att gröna sjöfartskorridor beaktas i projektansökningar. (Klar 2027)

# Utan el och förnybara bränslen – inga gröna sjöfartskorridorer

Utöver de områden som nämns ovan finns en rad grundläggande förutsättningar som behöver vara på plats för att kunna realisera omställningen inom sjöfarten. Det är åtgärder av mer övergripande karaktär som inte är direkt kopplade till de gröna sjöfartskorridorerna, men som har ett starkt samband. Några av dem beskrivs i detta avsnitt.

## Bränsleproduktionen behöver skalas upp

Införandet av FuelEU Maritime innebär att stora mängder fossila bränslen på kort tid ska ersättas av förnybara alternativ. Totalt inom EU ska cirka 43 miljoner ton fartygsbränsle per år ersättas, baserat på förbrukningen år 2022.<sup>36</sup> Det ger en indikation på vilka volymer det handlar om. Produktionen av förnybara bränslen behöver därför skalas upp hastigt för att möta den förmodade ökande efterfrågan. Det gäller inte bara sjöfarten utan även andra trafikslag och näringar.

Många av de fartyg som trafikerar svenska farvatten bunkrar idag bränslen i hamnar på kontinenten. Det är inte otänkbart att mönstret i framtiden kan komma att förskjutas mot hamnar med närhet till produktionsanläggningar för förnybara bränslen. En sådan förskjutning kan komma att gynna inte bara svenska hamnar, utan även landet som helhet.

## Biogas

Biogas lyfts ofta fram som ett viktigt övergångsbränsle inte minst i Sverige. Tekniken för att använda biogas som drivmedel inom sjöfarten är väl etablerad. Det finns också förhållandevis många fartyg som trafikerar svenska hamnar som kan köras på biogas. Dessutom finns en stor potential att skala upp produktionen.<sup>37</sup> Utöver det har biogasen fördelen att det inte krävs lika stora mängder el som vid framställningen av elektrobränslen som metanol, vätgas och ammoniak. Det är även möjligt att använda den infrastruktur och de fartyg som ursprungligen byggdes för naturgas (LNG).

---

<sup>36</sup> Europeiska kommissionen, *2023 Report from the European Commission on CO2 Emissions from Maritime Transport*, 2024.

<sup>37</sup> Karl Jivén, et al., *CAN LNG BE REPLACED WITH LIQUID BIO-METHANE (LBM) IN SHIPPING?*, Energimyndigheten och The Swedish Knowledge Centre for Renewable Transportation Fuels, 2022.

Trots fördelarna är biogas inte ett prioriterat område inom EU. Bränslet är exempelvis inte inkluderat i de utlysningar som görs inom CEF<sup>38</sup> och AFIF<sup>39</sup>. Där prioriteras istället el, vätgas, ammoniak och metanol.

## Elektrobränslen

Utveckling och produktion av elektrobränslen<sup>40</sup> bedöms ha en betydande roll för sjöfartens omställning globalt. Det finns förutsättningar för att skala upp produktionen av elektrobränslen och de utgör en betydande pusselbit i Clydebankdeklarationen. Redan idag finns fartyg i trafik som kan drivas på metanol. Det finns också vätgasfartyg i beställning och fartyg för ammoniakdrift är under utveckling. Produktionen av elektrobränslen kräver emellertid stora mängder el. Det förstärker konkurrensen om elen, både bränslena sinsemellan inom sjöfart och mellan sjöfarten och andra trafikslag och verksamheter.

## Sjöfartens och hamnarnas effektbehov

Det totala elbehovet i Sverige bedöms öka från dagens 150 TWh till över 300 TWh 2045.<sup>41</sup> Störst behov finns inom industrin, som också ökar mest. Inom transportsektorn är behoven cirka 30-40 TWh per år, det vill säga en förhållandevis liten andel av samhällets totala behov. Till det kommer lokala effektproblem i bland annat hamnar som också behöver lösas. Att snabbladda ett fartyg i hamn kan exempelvis kräva många megawatt (MW) på kort tid.

En särskild utmaning är hamnarnas behov av eleffekt. Effekten behövs för att hamnarna ska kunna elektrifiera sina egna verksamheter men också för att kunna möta externa behov av el. Branschföreningen Sveriges hamnar har gjort en bedömning av det totala effektbehovet i svenska hamnar.<sup>42</sup> Undersökningen indikerar att hamnarnas totala effektbehov kommer att ligga på cirka 440-460 MW per år runt 2030. Om godsvolymer ökar med två till tre procent årligen efter 2030 kan effektbehoven komma att öka till cirka 600 MW per år runt 2040. Idag är den beräknade elanvändningen i samtliga Sveriges hamnar cirka 130-140 MW per år.

Utöver de generella behoven tillkommer även mer individuella effektbehov hos hamnarna, exempelvis laddström och elanslutningar för kryssningsfartyg. Det totala framtida effektbehovet är därför sannolikt högre.

---

<sup>38</sup> European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency, "Connecting Europe Facility".

<sup>39</sup> European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency, "CEF Transport Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF) call for proposal", 2024.

<sup>40</sup> Med elektrobränslen avses i det här sammanhanget bränslen som produceras med förnybar el, exempelvis grön vätgas, e-metan, e-metanol och e-ammoniak.

<sup>41</sup> Energimyndigheten, *Myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering*, 2023.

<sup>42</sup> Transportföretagen, *Eleffektbehoven för Sveriges hamnar år 2030*, 2023.

## Infrastrukturen behöver finnas på plats

För att kunna skala upp de gröna sjöfartskorridorerna krävs förutom ökad produktion av förnybara bränslen även infrastruktur för distributionen. DNV nämner i sin kommande Nordic Roadmap<sup>43</sup> att infrastrukturen för förnybara bränslen i de nordiska länderna är i det närmaste obefintligt. Ett hinder för ökad användning av exempelvis biogas är att den så kallade "griden" saknas, det vill säga infrastruktur för lagring och distribution. Det bidrar till att det är svårt och kostnadsdrivande att få biogas levererat till fartygen annat än via befintliga LNG-terminaler.

Det är i nuläget svårt att på en övergripande nivå bedöma vilka brister som finns i bränsleinfrastrukturen och vilka åtgärder som behöver vidtas. IVL har nyligen slutfört en kartläggning av hur bunkringsbehoven kan komma att fördela sig över de svenska hamnarna i framtiden.<sup>44</sup> I kartläggningen ingår bland annat en sammanställning över dagens bunkringsvolym, sjöfartens energiförbrukning och närhet till framtida produktionsanläggningar. Det blir ett viktigt underlag för fortsatta bedömningar, men ytterligare kunskap på området kan komma att behövas. De faktiska infrastrukturbehoven i respektive sjöfartskorridor fångas tillsvidare upp löpande.

## Övergripande ansvar för transportsektorns omställning saknas

Det är idag svårt att bedöma hur de olika bränslena kommer att fördela sig, både inom sjöfarten och inom transportsektorn som helhet. Det saknas en övergripande plan för hur bränslena ska produceras och fördelas och det finns ingen myndighet som har ett helhetsansvar.<sup>45</sup> Det förs heller ingen regelbunden statistik över vilka hamnar som tillhandahåller landström, laddström och förnybara bränslen för sjöfarten. Dessa frågor ligger som ett övergripande och svårlöst problem i arbetet med att införa gröna sjöfartskorridorer.

Energimyndigheten kommer under hösten 2024 genomföra en kartläggning av nuläge och framtida planer gällande landströmsförsörjning och infrastruktur för alternativa drivmedel i de svenska TEN-hamnarna. Kartläggningen ingår som en del i arbetet med att ta fram ett nationellt handlingsprogram.<sup>46</sup>

---

<sup>43</sup> DNV, *Nordic Fuel Transition Roadmap – Draft version May 2024*, 2024 (pågående).

<sup>44</sup> Linda Styhre, Karl Jivén, et al., *Role of Port Authorities in green energy supply for transports chains*, Deliverable GoA1.2, Blue Supply Chains, 2024.

<sup>45</sup> Energimyndigheten har ett visst samordningsansvar, men endast för vätgas: Energimyndigheten, "Nationell samordning vätgas", 2024.

<sup>46</sup> Regeringsbeslut LI2024/01014. *Uppdrag att bistå med underlag och bedömningar så att Sverige kan uppfylla de skyldigheter som följer av EU-förordning 2023/1804.*

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att samordna myndigheternas arbete med att ställa om transportsektorn.<sup>47</sup> Det är ett kortsiktigt uppdrag riktat främst mot myndigheternas egna arbete. Det kan i det uppdraget komma att tas fram skarpa förslag gällande ansvarsfördelningen framöver.

---

<sup>47</sup> Regeringsbeslut LI2024/00171. *Uppdrag att samordna statliga myndigheters arbete med transportsektorns klimatomställning.*



# Referenslista

Blue Mission Banos. "Blue Mission Banos". *Blue Mission Banos*.

<https://bluemissionbanos.eu/> (Hämtad 2024-05-29).

CLOSER. "Tillsammans för ett transporteffektivt samhälle". *Lindholmen Science*

*Park*. <https://closer.lindholmen.se/> (Hämtad 2024-05-29).

Dagens logistik. "Löfbergs säkrar fossilfria sjötransporter", *Dagens logistik*, 29

februari, 2024. <https://dagenslogistik.se/lofbergs-sakrar-fossilfria-sjotransporter/>

Hämtad 2024-05-29).

Department for Transport, gov.uk. "Policy paper COP26: Clydebank Declaration for green shipping corridors". *gov.uk*. 2023.

<https://www.gov.uk/government/publications/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors> (Hämtad 2024-05-29).

Department for Transport, gov.uk. "Guidance: International Green Corridor Fund".

*gov.uk*. 2024. <https://www.gov.uk/government/publications/international-green-corridor-fund/international-green-corridor-fund> (Hämtad 2024-05-29).

Department for Transport, gov.uk. "New green international shipping routes backed by government funding". *gov.uk*. 2024.

<https://www.gov.uk/government/news/new-green-international-shipping-routes-backed-by-government-funding> (Hämtad 2024-05-29).

DNV. *Nordic Fuel Transition Roadmap – Draft version May 2024*. DNV, 2024

(pågående). <https://futurefuelsnordic.com/the-nordic-fuel-transition-roadmap/>

(Hämtad 2024-05-29).

Energimyndigheten. *Myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering*. Energimyndigheten, 2023.

<https://www.energimyndigheten.se/4af928/globalassets/klimat--miljo/elektrifiering/myndighetsgemensam-uppfoljning--av-samhallets-elektrifiering-huvudrapport-2023.pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Energimyndigheten. "Nationell samordning vätgas". *Energimyndigheten*. 2024.

<https://www.energimyndigheten.se/klimat/sveriges-elektrifiering/uppdrag-inom-elektrifieringen/nationell-samordning-vatgas/> (Hämtad 2024-05-29).

enova. "enova". *enova*. <https://www.enova.no/> (Hämtad 2024-05-29).

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency. "Connecting Europe Facility". *European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency*. [https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en) (Hämtad 2024-05-29).

European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency. "CEF Transport Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF) call for proposal". *European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency*. 2024. [https://cinea.ec.europa.eu/funding-opportunities/calls-proposals/cef-transport-alternative-fuels-infrastructure-facility-afif-call-proposal\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/funding-opportunities/calls-proposals/cef-transport-alternative-fuels-infrastructure-facility-afif-call-proposal_en) (Hämtad 2024-05-29).

Europeiska kommissionen. *2023 Report from the European Commission on CO2 Emissions from Maritime Transport*. Europeiska kommissionen, 2024. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8683-2024-INIT/en/pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Europeiska rådet. "55 %-paketet". *Europeiska unionens råd*. <https://www.consilium.europa.eu/sv/policies/green-deal/fit-for-55/> (Hämtad 2024-05-29).

Fossilfritt Sverige. *Sjöfartsnäringens färdplan för fossilfri konkurrenskraft*. Fossilfritt Sverige, 2019. <https://fossilfrittssverige.se/wp-content/uploads/2020/09/sjfartsnringen.pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Garberg, Björn och Hammarkvist, Niklas. *På kurs mot gröna sjöfartskorridorer*. Trafikverket, 2022. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1704636/FULLTEXT02.pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Garberg, Björn. *Fem år av samordning – Redovisning av regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*. Publikationsnummer 2024:09, ISBN 978-91-8045-317-2, dnr 2018/93261. Trafikverket, 2024.

Global Maritime Forum. "Getting to Zero Coalition". *Global Maritime Forum*. 2020. <https://www.globalmaritimeforum.org/getting-to-zero-coalition> (Hämtad 2024-05-29).

Green Shipping Programme. "Green Shipping Programme". *Green Shipping Programme*. 2023. <https://greenshippingprogramme.com/> (Hämtad 2024-05-29).

Jivén, Karl; Hjort, Anders; Malmgren, Elin; Persson, Emelie; Brynolf, Selma; Lönnqvist Tomas; Särnbratt, Mirjam och Mellin, Anna. *CAN LNG BE REPLACED WITH LIQUID BIO-METHANE (LBM) IN SHIPPING?*. Energimyndigheten och The Swedish Knowledge Centre for Renewable Transportation Fuels, Januari, 2022. [https://f3centre.se/app/uploads/FDOS-28-2022\\_P50435\\_SR-220224-1.pdf](https://f3centre.se/app/uploads/FDOS-28-2022_P50435_SR-220224-1.pdf) (Hämtad 2024-05-29).

Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping. "Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping". *Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping*. 2024. <https://www.zerocarbonshipping.com/> (Hämtad 2024-05-29).

Nordiska ministerrådet. "Nordic Roadmap Future Fuels for Shipping". *Nordiska ministerrådet*. 2024. <https://futurefuelsnordic.com/> (Hämtad 2024-05-29).

NOx-fondet. "NOx-fondet". *NOx-fondet*. <https://www.noxfondet.no/en/> (Hämtad 2024-05-29).

Nærings- og fiskeridepartementet, Klima- og miljødepartementet, Regjeringen.no. "Forhandler om maritimt klimapartnerskap". *Regjeringen.no*. 2023. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/forhandler-om-maritimt-klimapartnerskap/id3013960/> (Hämtad 2024-05-29).

Purves, Jon. *ZERO EMISSION MARITIME BUYERS ALLIANCE (ZEMBA) ANNOUNCES SUCCESSFUL COMPLETION OF INAUGURAL COLLECTIVE TENDER*. coZEV, 16 april, 2024. <https://www.cozev.org/thelatest/zero-emission-maritime-buyers-alliance-zemba-announces-successful-completion-of-inaugural-collective-tender> (Hämtad 2024-05-29).

Regeringsbeslut LI2024/00171. *Uppdrag att samordna statliga myndigheters arbete med transportsektorns klimatomställning*. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Regeringsbeslut LI2024/01014. *Uppdrag att bistå med underlag och bedömningar så att Sverige kan uppfylla de skyldigheter som följer av EU-förordning 2023/1804*. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Responsible Shipping Initiative. "Responsible Shipping Initiative". *Responsible Shipping Initiative*. <https://responsibleshippinginitiative.org/about/> (Hämtad 2024-05-29).

Styhre, Linda; Jivén, Karl, et al. *Role of Port Authorities in green energy supply for transport chains*. Deliverable GoA1.2 Blue Supply Chains. 2024.

Talalasova, Elena och Fahnestock, Jesse. "National and regional policy for green shipping corridors". *Global Maritime Forum*. September, 2023. [https://cms.globalmaritimeforum.org/wp-content/uploads/2023/09/Global-Maritime-Forum\\_Insight-Brief\\_National-and-regional-policy-for-green-shipping-corridors-1.pdf](https://cms.globalmaritimeforum.org/wp-content/uploads/2023/09/Global-Maritime-Forum_Insight-Brief_National-and-regional-policy-for-green-shipping-corridors-1.pdf) (Hämtad 2024-05-29).

The Consumer Goods Forum. "First Movers Coalition". *The Consumer Goods Forum*. 2022. <https://www.theconsumergoodsforum.com/race-to-zero-hub-resources/first-movers-coalition/> (Hämtad 2024-05-29).

Tillväxtverket. ”Interreg Europe”. *Tillväxtverket*.  
<https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/seminarierochnatverk/natverkochochsamverkan/allanatverk/interregeurope.4906.html> (Hämtad 2024-05-29).

Trafikverket. *Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*. Trafikverket, 2023.  
[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ee6eaa9b624149a394432235649f3e0b/trafikverkets-redovisning\\_ru\\_samordnare-sjofart\\_mars-2023.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ee6eaa9b624149a394432235649f3e0b/trafikverkets-redovisning_ru_samordnare-sjofart_mars-2023.pdf) (Hämtad 2024-05-29).

Transport Canada, Government of Canada. ”The Green Shipping Corridor Program”. *Government of Canada*. 2024.  
<https://tc.canada.ca/en/programs/green-shipping-corridor-program> (Hämtad 2024-05-29).

Transportföretagen. *Eleffektbehoven för Sveriges hamnar år 2030*.  
Transportföretagen, 2023.  
<https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/hamn/eleffektbehov-sveriges-hamnar-2030.pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Viklund, Mattias. *Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning*.  
Trafikanalys, 2022. [https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022\\_14-forslag-som-leder-till-transportsektorns-klimatomstallning.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_14-forslag-som-leder-till-transportsektorns-klimatomstallning.pdf) (Hämtad 2024-05-29).

Viklund, Mattias. *Förutsättningar och styrmedel för ökad elsjöfart*. Trafikanalys,  
2022. [https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022\\_17-forutsattningar-och-styrmedel-for-okad-elsjofart.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_17-forutsattningar-och-styrmedel-for-okad-elsjofart.pdf) (Hämtad 2024-05-29).

# Bilaga 1 – Handlingsplanen

## OMRÅDE 1 – Ekonomiska barriärer

Nr	Åtgärd
1	Kartlägg och sammanställ befintliga styrmedel i Sverige och i EU och tydliggör vilka som är tillämpliga för gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)
2	Undersök lämplig kommunikationskanal för att sprida sammanställningen och för att hålla den uppdaterad. (Klar 2025)
3	Identifiera eventuella gap mellan befintliga styrmedel och de behov som finns för att etablera gröna sjöfartskorridor i enlighet med Clydebankdeklarationen. (Klar 2025)
4	Synliggör konceptet gröna sjöfartskorridorer hos de myndigheter som berörs. (Klar 2025)
5	Ta fram idéer och förslag på nya stöd och styrmedel inom EU som kan stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. Utgå från de behov som identifierats i kartläggningen och ta inspiration av goda exempel internationellt. (Klar 2025)
6	Ta fram idéer och förslag på nya nationella stöd och styrmedel som kan stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. Utgå från de behov som identifierats i kartläggningen och ta inspiration av goda exempel internationellt. (Klar 2025)
7	Uppmuntra fler hamnar att tillämpa miljöindex som grund för miljörabatter i hamnavgifterna och följ kontinuerligt utvecklingen. (Klar 2027)
8	Bevaka hur miljörabatter påverkar rederiernas val av bränsle och hamn. (Klar 2027)
9	För en dialog med Sjöfartsverket om hur miljörabatter i farledsavgifterna ytterligare kan stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)
10	Bevaka och synliggör möjligheten att "poola" fartyg för att få kostnadstäckning för gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2027)
11	Undersök om och i så fall vilka åtgärder staten kan vidta för att skapa förutsättningar för nya affärsmodeller som stödjer etableringen av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)

## OMRÅDE 2 – Samarbeten

Nr	Åtgärd
12	Se över vilka planerade eller pågående initiativ inom Clydebanksamarbetet som Sverige bör delta i. (Klar 2025)
13	Fördjupa samarbetena med övriga relevanta Clydebank-länder och för en dialog om hur det fortsatta samarbetet ska drivas vidare. (Klar 2026)
14	Följ kontinuerligt upp pågående initiativ och bevaka löpande behovet av åtgärder. (Klar 2027)
15	Undersök intresset för ett gemensamt forum för Gröna sjöfartskorridorer bland EU:s Clydebank-länder och ta fram förslag på hur det skulle kunna drivas och organiseras. (Klar 2026)
16	Verka för att konceptet gröna sjöfartskorridorer synliggörs och tydligare inkluderas i EU:s arbete med sjöfartens omställning. (Klar 2027)

Nr	Åtgärd
17	För en dialog med fler EU-länder om att ansluta sig till Clydebanksamarbetet. (Klar 2027)
18	Bevaka relevanta EU-projekt och bidra med input och delaktighet. (Klar 2027)
19	Ta fram förslag på samarbetsformer inom de nordiska länderna och/eller Östersjö-länderna, i syfte att bevaka och följa upp arbetet med gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)
20	Ta fram förslag på nya samarbetsområden inom de nordiska länderna och/eller Östersjöländerna, i syfte att stödja etableringen av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)
21	Undersök om och i så fall hur offentlig-privata samarbeten skulle kunna utformas och tillämpas i Sverige för att bidra till sjöfartens omställning och underlätta etableringen av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2026)

### OMRÅDE 3 – Dialog

Nr	Åtgärd
22	Fortsätt dialogen med hamnarna och bevaka kontinuerligt behovet av åtgärder för att driva arbetet vidare. (Klar 2027)
23	Identifiera drivkrafter, hinder och stöttande åtgärder för hamnar och andra aktörer att starta och driva projekt kring gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2027)
24	Underlätta erfarenhetsutbytet hamnarna emellan, exempelvis genom korridorsöverskridande samarbetsforum. (Klar 2027)
25	Sprid information om pågående och planerade nationella och internationella initiativ. (Klar 2027)
26	Fortsätt dialogen med rederierna och bevaka kontinuerligt eventuellt behov av åtgärder för att öka takten i sjöfartens omställning. (Klar 2027)
27	Fördjupa samarbetet med de rederier som har förutsättningar och ambitioner att bli en del av en grön sjöfartskorridor. (Klar 2027)
28	Undersök intresset bland berörda rederier för ett gemensamt forum om gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)
29	Initiera och utveckla samarbeten med och mellan transportköpare, i syfte att skapa ett starkare engagemang i sjöfartens omställning och gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2027)
30	Fortsätt dialogen med enskilda varuägare och andra transportköpare och uppmuntra till en mer aktiv roll i etableringen av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2027)
31	För en kontinuerlig dialog med övriga aktörer och fånga upp eventuella hinder i deras arbete med sjöfartens omställning och gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2027)
32	Identifiera relevanta forskningsområden och bevaka att gröna sjöfartskorridorer beaktas i projektansökningar. (Klar 2027)

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**