

**Till: Energimyndigheten**

**REMISSYTTRANDE  
(2023-007661)**

2026-08-17

*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 Energimyndighetens remiss med förslag på föreskrift om trygg naturgasförsörjning (2023-007661)**

**Allmänna kommentarer**

Svensk Sjöfart tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Statens energimyndighets förslag till föreskrifter trygg naturgasförsörjning med innebörden att naturgasföretag och större förbrukare av naturgas/biogas, både med respektive utan anslutning till västsvenska gasnätet får krav på sig att upprätta krisplaner. Idag gäller detta krav endast företag och större förbrukare som är anslutna till västsvenska gasnätet.

Svensk Sjöfart välkomnar Energimyndighetens arbete med att stärka Sveriges beredskap och försörjningstrygghet för naturgas. Vi anser att det är rimligt att aktörer med betydelse för gasförsörjningen har en tydlig krisberedskap och att myndigheten ges tillgång till relevant information. Samtidigt anser vi att vissa delar av förslaget är otydligt samt riskerar att medföra en oproportionerlig administrativ börda, särskilt för företag som använder eller levererar LNG/LBG utanför det västsvenska naturgassystemet.

**Föreskriften bör särskilja fossil gas från förnybar gas**

Förslaget definierar en "större förbrukare" som ett företag som under föregående gasår förbrukat mer än 20 GWh naturgas. Vi noterar att den föreslagna definitionen av "naturgas" omfattar både LNG och LBG. Föreskriften bör i större utsträckning beakta att förnybar gas (LBG) är en växande del av omställningen till fossilfri energi och att regelverket inte bör skapa onödiga hinder för investeringar och användning av förnybara gaser. Därtill ser vi en fördel med att särskilja fossil gas och förnybar gas, givet att ursprunget har stor bäring på hur försörjningen tillgodoses.

För rederier som använder naturgas/biogas för framdrift av fartyg kan förslaget få administrativa konsekvenser, beroende på hur mycket gas de använder och hur deras försörjningskedja ser ut.

Givet att 20 GWh motsvarar ungefär 1 500 ton LNG/LBG i flytande form, vilket är det gängse sättet för sjöfarten att definiera förbrukning, betyder det att de flesta av Svensk Sjöfarts medlemmar som använder LNG/LBG kan komma att bli betraktade som "större förbrukare".

Enligt förslaget införs en skyldighet för "större förbrukare" att:

- upprätta en krisplan,
- hålla den uppdaterad,
- följa planen.

Krisplanen ska bland annat beskriva:

- beroenden av naturgas,
- konsekvenser av störda gasleveranser,
- åtgärder för att minska effekterna av avbrott,
- kontaktpersoner och beredskapsorganisation.

Förslaget skiljer även mellan verksamheter som är anslutna till det västsvenska naturgassystemet och övriga användare. Majoriteten av Svensk Sjöfarts medlemmar använder LNG/LBG som levereras med tankbil eller bunkerfartyg och är därmed inte anslutna till gasnätet. Dessa "större förbrukare" omfattas dock av de föreslagna kraven enligt 7 § men med något enklare krav än för nätanslutna aktörer.

För ett rederi innebär detta att man kan komma att behöva dokumentera:

- tillgång till alternativa bunkringshamnar,
- redundans i gasförsörjningen,
- möjligheter att disponera fartyg på andra rutter,
- eventuella alternativa bränslen eller reservlösningar,
- konsekvenser för gods- och passagerartransporter vid gasbrist.

Därtill föreslås att leverantörer av LNG/LBG årligen ska rapportera till Energimyndigheten:

- vilka anläggningar som fått LNG,
- levererade mängder,
- vilka kunder som är större förbrukare,
- kontaktuppgifter till dessa kunder.

Den föreslagna föreskriften innebär att Energimyndigheten kommer att få en betydligt bättre bild av vilka fartyg/rederier och hamnar som har stora gasbehov, vilket är själva syftet med det nya kravet sett ur ett beredskapsperspektiv. Det förefaller dock som att föreskriften främst är skriven för landbaserade anläggningar.

### **Otydlig tillämpning på fartyg och rederier**

Sjöfartens verksamhet kännetecknas av gränsöverskridande operationer där bunkring, fartygsdrift och bränsleförsörjning ofta sker i flera länder. Svensk Sjöfart anser att det är otydligt hur föreskrifterna avses tillämpas på fartyg, rederier och bunkringsverksamhet.

I definitionerna anges bland annat begreppen *förbrukare*, *anläggning* och *större förbrukare*, men det framgår inte tydligt hur dessa ska tolkas när gasen används ombord på ett fartyg eller när leveranser sker till fartyg genom bunkringsverksamhet. Föreskrifterna innehåller inte heller någon uttrycklig definition av fartyg eller rederi.

Svensk Sjöfart efterfrågar därför att Energimyndigheten förtydligar följande:

- om fartyg ska betraktas som "anläggningar" enligt föreskrifterna?
- om varje fartyg är en egen "förbrukare" eller om rederiet ska betraktas som en "förbrukare" och vad gäller för chartrade fartyg samt koncerner där flera rederiaktiebolag ingår?
- om rapporteringsskyldigheten enligt förslagen i 20 och 21 §§ omfattar leveranser av LNG/LBG till fartyg?
- gäller föreskriften även för utländska fartyg som anlöper svensk hamn?
- gäller föreskriften för svenska fartyg i utrikes trafik?
- hur bunkring som skett utanför Sveriges gränser omfattas?

Svensk Sjöfart är mån om tydlighet för att undvika olika tolkningar mellan marknadsaktörer och tillsynsmyndighet samt för att undanröja osäkerhet kring vilka skyldigheter som gäller. För att säkerställa en enhetlig och praktiskt genomförbar tillämpning bör Energimyndigheten antingen införa särskilda definitioner för fartyg och rederier eller förtydliga i föreskrifterna, alternativt i tillhörande vägledning, hur sjöfartssektorn omfattas av regelverket. Detta är särskilt viktigt mot bakgrund av att användningen av LNG och i ökande grad LBG inom sjöfarten utgör en central del av sjöfartens energiomställning.

#### **Tidsfrister för uppdatering och rapportering**

Enligt förslaget ska uppdaterade företagsplaner och risk- och sårbarhetsanalyser rapporteras till Energimyndigheten inom två veckor efter uppdatering. Vi bedömer att tidsfristen är alldeles för kort, särskilt för större organisationer där interna kvalitetssäkrings- och beslutsprocesser krävs. Energimyndigheten bör därför överväga att införa en längre tidsfrist.

Svensk Sjöfart står beredd att bidra i det fortsatta föreskriftsarbetet om så önskas.

För Svensk Sjöfart

Stockholm som ovan,



Fredrik Larsson  
Miljö- och Klimatansvarig