

Till: Klimat- och Näringslivsdepartementet

[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)

**REMISSYTTRANDE  
(KN2023/02736)**

Stockholm 2023-05-03

*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 kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.*

**Yttrande från Svensk Sjöfart på Promemorian om Förslag på lagändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS**

Svensk Sjöfart har tagit emot ovan rubricerade promemoria innehållandes förslag på nödvändiga ändringar i svensk lag för att genomföra beslutade revideringar av Utsläppsdirektivet (2003/87/EG) och EU MRV-förordningen med anledning av EUs lagstiftningspaket "Fit for 55" samt att ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

Svensk Sjöfart har följt revideringen av EU ETS noga och framfört flera synpunkter till olika parter med syftet att bidra till ett enhetligt, effektivt och konkurrensneutralt regelverk för att få till stånd absoluta reduktioner av växthusgaser, bland annat i vårt remissyttrande på Kommissionens förslag som presenterades den 14 juli 2021. Av denna anledning avstår vi från i detta yttrande framföra andra synpunkter än de som är relevanta för införlivning av den nu överenskomna revideringen i svensk lagstiftning.

Svensk Sjöfart konstaterar att "Fit for 55" är ett omfattande lagstiftningspaket och noterar att denna promemoria innehåller en delredovisning innehållandes förslag på nödvändiga lagändringar och att författningsändringar avses remitteras senare under våren 2023. Förslaget innehåller nya och utökade bemyndiganden till regeringen eller av den utsedd myndighet att meddela föreskrifter, i vilket merparten av regleringen föreslås placeras på förordningsnivå, vilket Svensk Sjöfart tillstyrker i princip liksom vi även tillstyrker att ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

### Sjötransportverksamheter inkluderas i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser

Givet att sjöfart som omfattas av EU MRV-förordningen enligt det reviderade utsläppshandelsdirektivet, med några undantag, ska ingå i EU ETS så är det ett rimligt förslag att tillämpningsområdet för lagen om vissa utsläpp av växthusgaser föreslås utökas till att omfatta sjötransportverksamheter, med tillhörande förslag på definition av sjötransportverksamhet. Därmed är det även rimligt att som förslaget lyder att upphäva förordning (2017:880) om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter för att i stället införas i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser. Svensk Sjöfart anser precis som förslagsförfattarna att det vore lämpligt att en och samma myndighet har ansvar för tillsyn över både EU MRV-förordningen och efterlevnaden av lagen om vissa utsläpp av växthusgaser med avseende på sjötransportverksamheter.

Förslaget innehåller nya och ändrade definitioner i lagen. Bl.a. föreslås begreppet *verksamhetsutövare* utvidgas, som innebär att den aktör som träffas av skyldigheterna avseende sjötransportverksamhet även den betecknas som verksamhetsutövare på samma sätt som för anläggningar och flygverksamheter. Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget.

### Svensk Sjöfart tillstyrker även följande förslag:

- Regeringen föreslås få flera bemyndiganden att meddela föreskrifter som är relevanta för sjötransportverksamheter. Bl.a. att regeringen får meddela föreskrifter om att det ska krävas en övervakningsplan för att bedriva sjötransportverksamhet, om att utsläpp av växthusgaser från sjötransportverksamhet ska täckas av utsläppsrätter och om förseningsavgifter och sanktionsavgifter för den som åsidosätter bestämmelserna rörande sjötransportverksamheter.
- Förslaget innehåller en bestämmelse som ger verksamhetsutövare för sjötransportverksamhet en rättighet till ersättning för kostnader för utsläppsrätter om en annan aktör övertagit delar av driften samt att Sjörrättsdomstol föreslås vara första domstol i tvistemål rörande sådana förhållanden.
- Straffsanktionerna (otillåtet utsläpp av växthusgaser) och försvårande av kontroll av växthusgasutsläpp föreslås utvidgas för att omfatta förseelser i förhållande till sjötransportverksamheter, på samma sätt som motsvarande förseelser är straffbara med avseende på anläggningar och flygverksamheter.
- Regeringen föreslås få ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avvisnings- och kvarhållandebeslut för fartyg som inte följer kraven i utsläppshandelsdirektivet och EU MRV-förordningen.

Beträffande nedan specifika förslag till lag om ändring av lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser har vi följande kommentar:

## 5 §

Med verksamhetsutövare avses i denna lag varje fysisk eller juridisk person som

1. driver *en verksamhet* eller innehar *en anläggning* eller som på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift, eller  
2. äger ett luftfartyg som ingår i en flygverksamhet, om den som bedriver flygverksamheten inte kan identifieras.

1. i fråga om *en anläggning* eller *flygverksamhet*

a. driver *verksamheten* eller innehar *anläggningen* eller som på annat sätt har rätt att fatta avgörande ekonomiska beslut om verksamhetens eller anläggningens tekniska drift, eller  
b. äger ett luftfartyg som ingår i flygverksamheten, om den som bedriver flygverksamheten inte kan identifieras, eller

2. i fråga om *sjötransportverksamhet*

a. äger ett fartyg som ingår i *sjötransportverksamheten*, eller  
b. någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som genom att ta på sig detta ansvar har gått med på att överta alla skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella

organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening i enlighet med i bilaga I i

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95.

Givet promemorians förslag på lagtext så råder tolkningsutrymme för vilken aktör som ska anses vara verksamhetsutövare och därmed ansvarig för att efterleva lagen, dvs. att det ska vara fartygsägaren eller att det *kan* vara den som har ISM-ansvaret (enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006).

Svensk Sjöfart har identifierat både fördelar och nackdelar med att ge tolkningsutrymme men kan efter interna diskussioner konstatera att dessa inte kan appliceras unisont utan skiljer sig åt beroende på vilken typ av sjöfart som bedrivs, exempelvis inomeuropeisk linjesjöfart visavi

internationell trampsjöfart. En av fördelarna med valmöjlighet är att det gagnar de som avser att efterleva regelverket men samtidigt är det en nackdel då det kan finnas en risk att det ökar möjligheterna för aktörer som har för avsikt att underlåta efterlevnad.

Svensk Sjöfart avstår därför från att ha en specifik ståndpunkt om de val på alternativ som tolkningsmöjligheten medger. Däremot understryker vi vikten av att det inte får föreligga några som helst tveksamheter på vem som det straffrättsliga ansvaret ligger.

### Övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp och relaterade uppgifter - biobränslen

Givet kraven om övervakning och rapportering av utsläpp vill Svensk Sjöfart understryka behovet av fastställande av emissionsfaktorer för biobränslen, alternativa bränslen och andra bränslen som idag saknar standardiserade emissionsfaktorer. Sådana bränslen används redan idag i viss utsträckning av sjöfarten men utan att dess klimatfördelar tillgodogörs i linje med syftet – att vara ett styrmedel för att uppfylla utsläppsminskningsmålen. Vi är fullt medvetna om att biobränslen och dess potential för att minska utsläppen är föremål för diskussion inom EU men vill likväl betona att det är viktigt att fastställa dessa emissionsfaktorer snarast, för att ge rederier nödvändig vägledning för framtida investeringsbeslut. Det bör även fastställas huruvida eventuella utsläpp av oförbrända biobränslen i gasform från fartyg skall betraktas och beräknas med anledning av att nettoutsläpp och nettoupptag av koldioxid som sker under kolcykeln i skog och mark följs upp i växthusgasstatistiken för markanvändningssektorn (LULUCF).

### Sanktioner

Svensk Sjöfart vill betona att skarpa sanktioner för aktörer som inte uppfyller kraven i MRV-förordningen och/eller EU ETS inte bara välkomnas, men är ytterst nödvändiga med anledning av att regelverket är mycket kostsamt och att aktörer som inte uppfyller kraven snedvrider konkurrensen.

### Fartyg under 5000 bruttodräktighet

Svensk Sjöfart understryker nödvändigheten och relevansen att EU-kommissionen i en konsekvensanalys senast 2026 ska utvärdera om utsläpp från fartyg under 5000 bruttodräktighet ska inkluderas i EU ETS.

### Undantag

Svensk Sjöfart noterar att artikel 12 i utsläppshandelsdirektivet undantar viss slags trafik, alternativt är möjlig för medlemsstater att frivilligt undanta. Det finns också möjlighet till ett utsläppsavdrag för trafik med vissa slags fartyg, exempelvis fartyg byggda till isklass 1A eller 1A Super. Svensk Sjöfart förutsätter att undantag ges där så är möjligt och av sakskäl bedöms nödvändigt.

### Konsekvensanalys

Vi noterar med förvåning avsaknaden av konsekvensanalys för det svenska näringslivet i allmänhet och den svenska basindustrin synnerhet liksom för de svenska statsfinanserna trots att det i Regeringskansliet Faktapromemoria 2020/21:FPM8 uttryckligen står att "*Regeringen kommer att fortsätta analysera hur sjöfartssektorns inkludering i EU ETS kan utformas på lämpligast sätt*" samt att flera näringslivsorganisationer efterlyste konsekvensanalyser sina yttranden på Kommissionens förslag på EU ETS hösten 2021.

Vi noterar även avsaknaden av konsekvensanalys för regioner givet att vissa regioner av geografiska skäl är mer beroende än andra av sjöfart. Svensk Sjöfart har vid flertalet dialoger hösten/vintern 2022/2023 noterat att ökade kostnader för sjötransporter inte välkomnas med öppna armar från företrädare för transportköpare inom den svenska industrin givet Sveriges avståndshandikapp jämfört med konkurrenter på kontinenten/tredje land.

Vi kan även konstatera att det finländska Kommunikationsministeriet i en bedömningspromemoria<sup>1</sup> modellerat scenarion där effekterna av EU ETS medför lägre nationalprodukt i storleksordningen 0,08-0,12 % beroende på att importen blir dyrare samt att exportens priskonkurrenskraft försvagas och exporten därmed krymper. Given avsaknad av en svensk motsvarighet till sådan analys så ligger resultatet av den finska analysen närmast tillhands. I sammanhanget kan det vara intressant att poängtera att enligt beräkningar av Svensk Sjöfart kommer kostnaden för ETS för sjötransporter till/från Sverige och första utrikes hamn att uppgå till cirka 6 miljarder årligen.

Dock är konsekvensanalysen från VTI över konsekvenserna för rederier och fartyg tillfredsställande och Svensk Sjöfart är av uppfattningen att de konsekvenser som beskrivs i konsekvensanalysen stämmer väl överens med de farhågor som diskuteras inom branschen, särskilt vad gäller konkurrensen mellan fartyg över respektive under 5000 bruttodräktighet.

Stockholm som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson, Miljö- och Klimatansvarig

---

[1 Kommunikationsministeriet i Finland – Bedömningspromemoria Sjötransporter i utsläppshandeln](#)