

Till:

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

kn.kl@regeringskansliet.se
ruben.lonnngren@regeringskansliet.se

**REMISSYTTRANDE
(KN2026/01568)**

2026-09-25

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 Föreningen Svensk Sjöfart avseende revidering av EU:s utsläppshandelssystem ETS 2026

Svensk Sjöfart välkomnar möjligheten att lämna synpunkter på Europeiska kommissionens förslag till revidering av EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). Förslaget innebär betydande förändringar för sjöfarten och kommer att vara av stor betydelse för sektorns fortsatta omställning mot klimatneutralitet.

Kommissionens förslag på justerat utsläppstak

Svensk Sjöfart noterar kommissionens förslag på reduktionsfaktor i handelssystemet för perioden efter 2030 samtidigt som EU:s klimatmål om 90 procents nettoutsläppsminskning till 2040 ligger fast. Svensk Sjöfart önskar i sammanhanget särskilt understryka vikten av konkreta och reella åtgärder för att möjliggöra sjöfartens omställning så som exempelvis ekonomiska stödsystem, behovet av laddinfrastruktur och infrastruktur för distribution av hållbara och fossilfria bränslen i hamnarna, såväl som produktion av dessa bränslen. Svensk Sjöfart önskar dessutom understryka vikten av att säkerställa konkurrenskraftiga sjötransporter givet Sveriges geografiska läge långt ifrån EU:s centrala marknad. I detta sammanhang är det dessutom särskilt viktigt att säkerställa sjöfartens konkurrenskraft jämfört med andra trafikslag.

Om fri tilldelning och motkrav på dekarboniseringsplan

Svensk Sjöfart välkomnar också inriktningen att fri tilldelning av utsläppsrätter i större utsträckning villkoras av investeringar i utsläppsreducerande åtgärder. Även om sjöfarten inte omfattas av fri tilldelning är principen viktig för att säkerställa att utsläppshandeln driver faktisk omställning inom den handlande sektorn.

Sjöfartens inkludering i EU ETS

Svensk Sjöfart stödjer Kommissionens förslag att den nuvarande geografiska omfattningen av EU ETS bibehålls. Den etablerade modellen skapar kontinuitet och förutsägbarhet för rederiernas långsiktiga investeringsbeslut.

Svensk Sjöfart menar att förslaget om att inkludera fartyg mellan 400 och 5 000 bruttoton i regelverket bidrar till en mer heltäckande reglering av sjöfartens utsläpp och minskar risken för konkurrenssnedvridning mellan fartyg som ligger strax under respektive över den nuvarande skiktgränsen. Samtidigt anser Svensk Sjöfart att EU ETS måste kompletteras med åtgärder som säkerställer konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Genom att sjöfarten påförs ytterligare kostnader uppstår en högst påtaglig risk att gods flyttas från sjöfart till ett redan hårt ansträngt väg- och järnvägsnät. Detta skulle inte bara minska regelverkets klimatnytta utan även stå i direkt konflikt med EU:s uttalade ambition att främja överflyttning av gods till mer energieffektiva transportslag. Lägg därtill att en sådan utveckling riskerar att slå mot beredskapsområdet om sjötransportkapacitet försvinner. Kommissionen bör därför noggrant analysera och hantera risken för modal-back-shift så väl som andra effekter i den fortsatta utformningen av regelverket.

Om undantag

När det gäller de föreslagna förlängningarna av vissa undantag, bland annat för trafik till öar, konstaterar Svensk Sjöfart att frågan innebär en avvägning mellan klimatstyrning och regional tillgänglighet. Undantag från ETS riskerar att minska styrmedlets effektivitet, samtidigt som hänsyn måste tas till samhällen, företag och medborgare som är beroende av sjöfart för sin grundläggande transportförsörjning. Sverige har nyttjat möjligheten till befintligt undantag från ETS för sjötransporter till och från Gotland ur ett försörjnings- och tillväxtperspektiv. Gotland är dock inte undantaget från FuelEU Maritime vilket betyder att Gotlandstrafiken, oavsett ETS eller ej, omfattas av klimatrelaterade regelverk. Svensk Sjöfart anser därför att möjlighet till fortsatta undantag är nödvändig och tillstyrker Kommissionens förslag.

Offshoresegmentet

Svensk Sjöfart välkomnar kommissionens förslag att ersätta dagens listbaserade definition av offshoreverksamhet med en aktivitetsbaserad modell. Den föreslagna modellen bedöms bättre spegla den faktiska verksamheten inom offshoresektorn och bidrar till ökad rättssäkerhet och träffsäkerhet i tillämpningen av regelverket.

Stödmekanismen - Sustainable Maritime Alternative Propulsion (SMAP)

För att möjliggöra omställningen av sjöfarten utan att samtidigt slå undan benen för en effektiv och konkurrenskraftig transportinfrastruktur, anser Svensk Sjöfart att det är positivt att kommissionen föreslår ett särskilt stödprogram för sjöfartens omställning finansierat genom intäkter från EU ETS. Behovet av riktade stödmekanismer är stort eftersom kostnadsskillnaden mellan fossila och fossilfria drivmedel fortsatt är betydande.

Svensk Sjöfart anser dock att det föreslagna stödsystemet förefaller alltför komplext. Att stödbeloppens slutliga storlek blir beroende av tillgängliga medel och fördelas först i efterhand skapar en osäkerhet i marknaden som minskar styrmedlets avsedda effekt.

Grovt räknat motsvarar den föreslagna finansieringen genom 110 miljoner utsläppsrätter endast dryga 10% av intäkterna från sjöfarten sett över kommande handelsperiod. Svensk Sjöfart anser att en

mekanism som är mer förutsägbar, mindre komplex och mer effektiv än den som nu föreslås bör utvecklas. En sådan mekanism utformas med fördel i syfte att ge investerare/rederier ett omedelbart och ekonomiskt betydande stöd med en fast summa per avtalat ton hållbart bränsle. Flera rederier meddelar att de är beredda att göra långa kontrakt med tillverkare av exempelvis elektrobränslen (RFNBO) i Sverige om det finns ett tydligt besked om exakt hur mycket av prisskillnaden som kommer att täckas av medel inbetalda från ETS. Finansiering av stödet bör rymmas inom ramen för de resterande 90% av intäkterna.

Vidare är det problematiskt att stödsystemet omfattar avancerade biodrivmedel medan flera biodrivmedel som är godkända enligt FuelEU Maritime inte omfattas. Likaså är den föreslagna fördelningen på återbäring snedvridande. Sammantaget riskerar förslaget att skapa bristande samordning mellan EU:s olika styrmedel och ökar den regulatoriska komplexiteten.

Svensk Sjöfart anser därtill av demokratiska skäl att access till SMAP som princip endast bör ges till fartyg och rutter som omfattas av EU ETS. Dock menar vi att access bör kunna ges till SMAP, för fartyg och rutter som omfattas av tidsbegränsade undantag, i en proportionerlig andel i förhållande till investeringens livslängd och längden på undantaget.

Oaktat utformningen av SMAP på unionsnivå bör medlemsstaternas möjligheter att använda sina egna ETS-intäkter för kompletterande nationella lösningar inte begränsas, snarare tvärtom. EU:s och medlemsstaternas nationella stödmekanismer bör utformas så att de kompletterar varandra och tillsammans påskyndar omställningen.

Fördelning och användning av ETS-intäkter

Svensk Sjöfart anser att kommissionens förslag saknar tillräcklig ambitionsnivå. När sjöfarten och övriga berörda sektorer bär de ökade kostnader som EU ETS medför bör också 100 procent av intäkterna återinvesteras i omställningen i syfte minska utsläppen och därmed även kostnaderna för utsläppen. All annan användning av ETS-intäkter innebär att resurser som genererats för att minska utsläppen tas i anspråk för andra ändamål. För att säkerställa systemets effektivitet, legitimitet och acceptans bör kommissionen därför tydligt slå fast att samtliga ETS-intäkter ska användas för klimatrelaterade investeringar och åtgärder inom de sektorer som omfattas av systemet.

Svensk Sjöfart ifrågasätter skarpt den föreslagna förlängningen av extra tilldelning till rederitöta medlemsstater. Var rederier har sitt säte borde inte vara avgörande, istället bör det vara medlemsstater belägna i EUs geografiska periferi som bör ges extra tilldelning, för att i sin tur kompensera för den relativt ökande negativa konkurrensnackdel dessa medlemsländer har på grund av det så kallade avståndshandikappet givet ökade kostnader för import/export. Här anser vi att den svenska regeringen behöver driva Sveriges och den svenska basindustrins intresse i kommande förhandlingar och har identifierat Finland som en möjlig allierad i att driva denna fråga.

Innovationsfonden

Svensk Sjöfart noterar att Innovationsfonden minskar i omfattning samtidigt som en ny *Industrial Decarbonisation Bank* föreslås etableras. Ur sjöfartens perspektiv har Innovationsfonden haft begränsad betydelse eftersom ansökningsförfarandet varit administrativt omfattande och endast ett fåtal maritima projekt har fått stöd. Svensk Sjöfart anser därför att framtida finansieringsinstrument bör utformas med större tillgänglighet och bättre anpassning till sjöfartssektorns förutsättningar.

Rapportering och administration

Svensk Sjöfart välkomnar kommissionens förslag att harmonisera rapporteringen mellan MRV, EU ETS och FuelEU Maritime. Dagens regelverk innebär betydande administrativa bördor och delvis överlappande rapporteringskrav. Ett gemensamt och samordnat system kommer att minska administrationen, förbättra datakvaliteten och skapa mer effektiva processer för rederierna. Den ökade anpassningen gentemot IMO:s Data Collection System välkomnas också, då det minskar de administrativa bördorna.

Förhållandet mellan EU ETS och IMO:s klimatregelverk

Svensk Sjöfart vill understryka vikten av konkurrensneutrala och globalt harmoniserade regelverk för internationell sjöfart. Sjöfarten är en global näring och klimatreglering bör därför i första hand utvecklas inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Det är därför positivt att kommissionen behåller lydelsen om framtida anpassning till IMO:s regelverk samt uttryckligen avser analysera hur dubbelbetalning av klimatkostnader kan undvikas. Om ett globalt marknadsbaserat styrmedel införs genom IMO i linje med IMO:s strategi om nettonoll till 2050 behöver EU undanta sjöfarten från EU ETS för att undvika överlappande reglering och snedvridning av konkurrensen.

Sammanfattande ställningstaganden

Svensk Sjöfart:

- välkomnar en samordnad översyn av EU ETS, MRV och FuelEU Maritime,
- anser att internationell sjöfart i första hand bör regleras genom IMO,
- stödjer bibehållen geografisk omfattning för sjöfarten inom EU ETS,
- välkomnar inkluderingen av fartyg mellan 400 och 5 000 GT under förutsättning att konkurrensneutraliteten gentemot landtransporter ej urholkas,
- välkomnar den aktivitetsbaserade modellen för offshorefartyg,
- stödjer införandet av ett särskilt omställningsstöd för sjöfarten men efterlyser enklare och mer förutsägbara regler,
- anser att en betydligt större andel av ETS-intäkterna bör återföras till klimatinvesteringar inom sektorn,
- menar att regeringen bör verka för att stärka svensk basindustris förutsättningar att fortsätta vara konkurrenskraftig trots ökade kostnader på grund av Sveriges geografiska läge,
- efterfrågar mer tillgängliga finansieringsinstrument för sjöfarten, samt
- välkomnar harmoniseringen av rapporteringskraven mellan ETS, MRV och FuelEU Maritime.

För Svensk Sjöfart

Stockholm som ovan,



Fredrik Larsson, Miljö- och Klimatansvarig