

REMISSYTTRANDE

2026-09-30

Klimat- och näringslivsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se kopia till
kn.kl@regeringskansliet.se och ruben.lonngrén@regeringskansliet.se

Remissyttrande över Revidering av EU:s utsläppshandelssystem ETS 2026 (dnr KN2026/01568)

Näringslivets Transportråd lämnar ett remissyttrande över ovannämnda förslag enligt nedan. Näringslivets Transportråd (NTR) är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag tillhör svensk bas- och exportindustri och är stora köpare av väg-, sjö- och järnvägstransporter. NTR begränsar yttrandet till de delar av förslaget som påverkar godstransporter, främst sjöfarten.

Huvudsakliga synpunkter

- avstyrker att fartyg mellan 400 och 5 000 bruttoton inkluderas i EU ETS från 2031, om inte utvidgningen villkoras med kompensationsåtgärder motsvarande de ökade transportkostnaderna vilka ska tillfalla transportköparna och föregås av en analys av effekterna för perifera medlemsstater
- anser att undantaget för isklassade fartyg ska förlängas till 2040
- avstyrker förlängd extra tilldelning till rederitåta medlemsstater och anser att den i stället ska riktas till geografiskt perifera medlemsstater med stort sjötransportberoende
- tillstyrker att en större andel av auktionsintäkterna öronmärks för de sektorer som betalar, men anser att andelen bör vara högre än 50 procent
- tillstyrker i princip stödmekanismen SMAP, men anser att den ska vara teknikneutral, enklare och mer förutsägbar
- välkomnar översynsklausulen mot IMO och anser att dubbel klimatprissättning ska undvikas när ett globalt styrmedel träder i kraft
- anser att transparensen kring ETS- och FuelEU-tillägg mot transportköpare måste stärkas, och tillstyrker harmoniserad rapportering mellan MRV, EU ETS och FuelEU Maritime
- tillstyrker att den geografiska omfattningen inte utvidgas samt förlängda undantag för ötrafik
- föreslår att Sverige verkar för en kompensationsmodell för transportköpare, med förebild i den indirekta kompensationen för ETS-relaterade elkostnader
- föreslår att regeringen tar fram en samlad svensk konkurrenskraftsanalys av EU ETS, FuelEU Maritime och kommande IMO-regler

Allmänt om förslaget

NTR stödjer sjöfartens klimatomställning och att sjöfarten bidrar till EU:s klimatmål. Sverige är samtidigt ett av EU:s mest sjöfartsberoende länder. Merparten av svensk utrikeshandel går sjövägen, och avståndet till de centrala marknaderna i Europa är långt. Effektiva och konkurrenskraftiga

sjötransporter är därför en grundförutsättning för svensk exportindustri och handel, och revideringen behöver kompletteras så att kostnaderna inte slår oproportionerligt mot svensk export- och basindustri.

Kostnaderna för EU ETS och FuelEU Maritime förs i praktiken vidare från rederierna till varuägare och transportköpare genom fraktpriser och klimattillägg. Svensk industri belastas därmed inte bara av egna klimat- och energikostnader utan även av ökade sjötransportkostnader. Redan i sitt remissyttrande 2021 varnade NTR för att detta slår hårdare mot svenska företag än mot konkurrenter på kontinenten. Kommissionens förslag innehåller flera delar som ytterligare höjer transportkostnaderna för svenska transportköpare, men få som hanterar den konkurrensnackdel som följer av Sveriges geografiska läge.

NTR delar därför Svemins och Jernkontorets bedömning att kostnadspåverkan för nordisk industri måste analyseras och att snedvridning jämfört med övriga EU bör undvikas. NTR delar också Föreningen Svensk Sjöfarts oro för att högre kostnader kan flytta gods från sjöfart till ett redan ansträngt väg- och järnvägsnät, vilket minskar klimatnyttan och kan försvaga beredskapen.

Mindre fartyg och isklassade fartyg

NTR avstyrker att fartyg mellan 400 och 5 000 bruttoton inkluderas i EU ETS från 2031, om inte utvidgningen villkoras med kompensationsåtgärder motsvarande de ökade transportkostnaderna vilka ska tillfalla transportköparna. NTR förstår argumentet att utvidgningen minskar konkurrenssnedvridningen mellan fartyg strax under och över dagens gräns. För svenska transportköpare blir konsekvenserna ändå betydande. Trafiken i Östersjön och på Nordsjön sköts i hög grad av mindre fartyg, som av naturliga skäl har högre utsläpp per ton last än de stora fartyg som används för import från exempelvis Asien. Utvidgningen träffar därför nordisk industri hårdare än både centraleuropeisk industri och tredjelandsimport.

NTR anser att kommissionen, innan beslut fattas, bör redovisa en konsekvensanalys av utvidgningens kostnadspåverkan för perifera medlemsstater och av risken för överflyttning av gods från sjö till väg. Om utvidgningen genomförs ska den kombineras med den kompensationsmodell som beskrivs nedan. De förenklingar som föreslås för att minska den administrativa bördan för mindre fartyg bör dessutom genomföras fullt ut, eftersom även administrativa kostnader förs vidare till transportköparna.

Östersjötrafiken kräver ofta isklassade fartyg med högre energiförbrukning och därmed högre ETS-kostnader. NTR anser att undantaget för isklassade fartyg ska förlängas till 2040 och utformas med hänsyn till förhållandena i Östersjöområdet.

Extra tilldelning och användningen av intäkterna

NTR avstyrker den föreslagna förlängningen av extra tilldelning till rederitåta medlemsstater. Mekanismen ger en extra andel av de maritima ETS-intäkterna till medlemsstater med fler än 15 rederier per miljon invånare. Var rederierna har sitt säte säger dock lite om var kostnaderna faktiskt hamnar. Det är transportköpare i geografiskt perifera medlemsstater, med långa sjötransporter till sina marknader, som bär den största relativa kostnadsökningen. NTR anser att den extra tilldelningen i stället ska riktas till dessa medlemsstater, och delar Svensk Sjöfarts och Svemins bedömning att Sverige bör driva frågan i förhandlingarna tillsammans med Finland och andra likasinnade medlemsstater.

NTR tillstyrker att minst 50 procent av auktionsintäkterna öronmärks för de verksamheter som omfattas av EU ETS, men anser att andelen bör vara högre. Intäkter som genereras av sjöfarten bör i första hand återföras till sjöfartens omställning – fossilfria marina bränslen, laddinfrastruktur och bränsledistribution i hamnar – och till åtgärder som motverkar kostnadsbördan för transportköpare.

Det stärker både systemets legitimitet och möjligheten att sänka transportkostnaderna på sikt. Användningen av intäkterna behöver också redovisas mer transparent. Medlemsstaternas möjlighet att använda egna ETS-intäkter för kompletterande nationella åtgärder bör inte begränsas.

Stödmekanismen SMAP

NTR tillstyrker i princip ett stödsystem för hållbara sjöfartsbränslen och utsläppsfri framdrivning (SMAP), finansierat med ETS-intäkter, men anser att utformningen behöver ändras. Kostnadsskillnaden mellan fossila och fossilfria bränslen är fortsatt stor, och ett stöd som sänker den skillnaden kan på sikt minska kostnaderna även för transportköparna.

Stödet bör vara teknikneutralt. Förslaget ger RFNBO-bränslen stöd upp till 90 procent av merkostnaden men avancerade biodrivmedel bara upp till 55 procent, och flera biodrivmedel som godkänns enligt FuelEU Maritime omfattas inte alls. Stödet bör inte missgynna hållbara biobränslen. Stödet behöver också bli mer förutsägbart. Att stödbeloppen fastställs i efterhand utifrån tillgängliga medel skapar osäkerhet och försvagar effekten, och NTR delar Svensk Sjöfarts förslag om ett fast belopp per avtalat ton hållbart bränsle.

Finansieringen på 110 miljoner utsläppsrätter motsvarar enligt Svensk Sjöfart ungefär en tiondel av sjöfartens intäkter under perioden, och en större andel bör återföras. Stödet bör slutligen utformas så att det faktiskt sänker kostnaderna i transportkedjan och inte enbart förbättrar rederiernas marginaler.

Samordning med IMO

NTR välkomnar att kommissionen behåller översynsklausulen om anpassning till ett globalt klimatstyrmedel inom IMO och uttryckligen avser att undvika dubbel betalning. Sjöfarten är global och klimatregleringen bör i första hand ske inom IMO. Två prissättningssystem för samma utsläpp är varken effektivt eller konkurrensneutralt, och kostnaden för dubbelreglering hamnar hos transportköparna. NTR anser att EU ETS och FuelEU Maritime ska ses över när ett globalt marknadsbaserat styrmedel inom IMO beslutas och träder i kraft, i syfte att undvika dubbel betalning och överlappande regler. På sikt bör regionala särlösningar ersättas av ett effektivt globalt system som omfattar all internationell sjöfart.

Transparens och rapportering

NTR anser att Sverige ska verka för krav på öppen och harmoniserad redovisning av ETS- och FuelEU-kostnader gentemot transportköpare. Transportköpare har i dag begränsad möjlighet att bedöma, jämföra och konkurrensutsätta rederiernas klimattillägg. Det försvagar marknadens funktion och drivkrafterna för kostnadseffektiva utsläppsminskningar. Ett krav på att tilläggen redovisas enligt en gemensam metod, kopplad till faktiskt överlämnade utsläppsrätter och uppmätta utsläpp, bör införas i revideringen eller i annan lämplig rättsakt.

NTR tillstyrker förslaget att harmonisera rapporteringen mellan MRV, EU ETS och FuelEU Maritime och den ökade anpassningen till IMO:s datainsamlingssystem. Enhetlig data förbättrar datakvaliteten, minskar administrativa kostnader som annars förs vidare och är en förutsättning för den transparens NTR efterfrågar.

Geografisk omfattning och undantag för ötrafik

NTR tillstyrker att nuvarande geografiska omfattning för sjöfarten bibehålls och inte utvidgas. NTR tillstyrker också förlängda undantag för trafik till öar.

Kompensation och näringslivets konkurrenskraft

NTR föreslår att Sverige verkar för att EU utreder och inför en modell för kompensation till transportköpare som belastas av ökade ETS-relaterade sjöfraktkostnader. EU ETS har redan en etablerad princip för att hantera kostnader som förs vidare i ett led: indirekt kompensation till elintensiv industri för ETS-påverkan på elpriset. Samma logik bör kunna tillämpas på sjötransporter. Kompensationen kan finansieras med ETS-intäkter och riktas till transportköpare med särskilt långa sjötransportavstånd, utan att klimatstyrningen i ETS undergrävs. Svemin för fram motsvarande förslag i sitt yttrande.

Kommissionens förslag innehåller stöd till rederier som använder hållbara bränslen, men inget som hanterar kostnadsbördan för dem som i slutändan betalar. NTR anser att detta är en brist i förslaget. Frågan har också bäring på den nationella utredningen om främjande av industrins klimatomställning och konkurrenskraft (dir. 2026:112), och NTR föreslår att kompensation för indirekta sjötransportkostnader analyseras även där.

Konsekvensanalysen och behovet av en samlad konkurrenskraftsanalys

NTR föreslår att regeringen tar fram en samlad analys av hur EU ETS, FuelEU Maritime och kommande IMO-regler tillsammans påverkar svensk industri, handel och transportköpare, som underlag för Sveriges förhandlingsposition.

NTR stödjer en ambitiös klimatomställning av sjöfarten. För att omställningen ska ha fortsatt legitimitet och förenas med en stark svensk export behöver revideringen kompletteras med kompensation för transportköpare, en fördelning av intäkter som tar hänsyn till geografiskt läge, teknikneutrala stöd, ökad transparens och tydlig samordning med IMO. NTR medverkar gärna i den fortsatta dialogen inför förhandlingarna.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Ted Lundström
Ordförande

Johan Dufva
Verksamhetsansvarig