

Till: Miljödepartementet  
[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia:  
[johan.gannedahl@regeringskansliet.se](mailto:johan.gannedahl@regeringskansliet.se)

REMISSYTTRANDE  
(M2021-01389)

Stockholm 2021-09-14

*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. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.*

**Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen samt om ändring av beslut (EU) 2015/1814 och förordning (EU) 2015/757**

### **Sammanfattning av Svensk Sjöfarts yttrande**

- Svensk Sjöfart menar att en utförlig och kvalificerad konsekvensanalys behöver utföras för att utgöra underlag till ett svenskt ställningstagande till förslaget som helhet samt innehålla förslag på eventuella åtgärder för att stävja negativa konsekvenser för svensk basindustri.
- Svensk Sjöfart avstyrker förslaget om en gränsdragning vid bruttodräktighet om 5000 och förordar att denna istället dras vid en betydligt lägre bruttodräktighet om 400 för att undvika snedvridning av sjöfartsmarknaden, värna den sociala aspekten genom att inte missgynna satsningar på rejäla besättningsutrymmen samt att fler fartygsindivider och därmed en större andel av utsläppen omfattas.
- Svensk Sjöfart tillstyrker förslagets geografiska applicering och anser att det är väl balanserat.
- Givet att följden av fördyrandet av sjötransporterna kan leda till överflyttning av gods till andra transportslag ser Svensk Sjöfart helst att startdatumet harmoniseras med datumet då vägsektorn skall inkluderas i utsläppshandeln.

- Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget att inte fördela fria utsläppsrätter till sjöfarten och ställer sig bakom den analys som EU-kommissionen utfört och som visar att fria utsläppsrätter inte kan fördelas utan en betydande risk för snedfördelning.
- Svensk Sjöfart skulle gärna se att transportköparens (chartrarens) roll inte bara nämns i skälen i direktivet utan direkt i de operativa delarna i direktivet. Detta i syfte att säkerställa att principen om att "förorenaren betalar" tydliggörs i direktivet.
- Svensk Sjöfart önskar att Sverige verkar i enlighet med artikel 3 i direktivförslaget för att få till stånd en översyn och revidering alternativt harmonisering av direktivet baserat på ett eventuellt instrument från IMO.
- För att underlätta för sjötransporter mellan EU och Storbritannien samt för att minimera den administrativa bördan förordar Svensk Sjöfart att regeringen verkar för en sömlös länkning av respektive handelssystem.

### *Bakgrund, syfte och övergripande innehåll av förslaget*

Genom den europeiska gröna given från 2019 lanserades en ny tillväxtstrategi för EU som syftar till att omvandla EU till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi vilken tillsammans med förslag om skärpta utsläppsmål syftade till att uppnå en klimatneutral union senast 2050.

Därtill har ett bindande klimatmål för EU om en minskning av nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 fastställts i EUs klimatlag från 2021. Klimatmålet anses vara i linje med Parisavtalets temperaturmål och är därför underbyggt av både vetenskapliga rön men även politiska överenskommelser.

Med anledning av det skärpta klimatmålet i EUs klimatlag har EU-kommissionen gjort en översyn EU-lagstiftningen inom klimat och energiområdet och funnit att befintliga instrument endast förväntas leverera reduktioner om 40% till 2030 respektive 60% till 2050. För att möjliggöra att det skärpta klimatmålet skall kunna uppnås föreslår EU-kommissionen därför ändringar av ETS-direktivet tillsammans med ytterligare justeringar av annan unionslagstiftning.

Bland annat föreslås att sjötransporter med fartyg med en bruttodräktighet överstigandes 5000 (5000 GT) inom EU/EES<sup>1</sup> samt 50% av sjötransporterna till eller från EU/EES inkluderas i EU ETS genom en gradvis inkludering av emissionerna från och med 2023. EU-kommissionen anger som skäl till sitt förslag att det saknas effektiva internationella instrument för att reducera sjöfartens utsläpp i linje med vare sig EUs klimatmål eller Parisavtalets temperaturmål och man anser sig därför nödgade att vidta nödvändiga åtgärder enligt detta förslag men även genom andra initiativ så som exempelvis *FuelEUmaritime* samt ett förslag om undanröjande av skatteundantaget för sjöfartsbränslen genom en revidering av Energiskattedirektivet.

---

<sup>1</sup> Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet

Även byggnader och vägtransport föreslås omfattas av handel med utsläppsrätter men först från 2026. Sektorer som inte redan omfattas eller föreslagits att inkluderas i EU ETS omfattas av ett annat regelverk (Effort Sharing Regulation) som innehåller bindande krav för enskilda medlemsstater att uppnå klimatmålet. Bland annat kommer inrikes sjöfart att omfattas av detta regelverk.

## Svensk Sjöfarts yttrande

Sverige befinner sig i EUs utkant – vad blir konsekvenserna för Sverige?

Förslaget innebär att sjöfarten inkluderas i samma handelssystem som de sektorer och installationer som redan omfattas av ETS. Vid diskussioner med företrädare för dessa sektorer har betydande oro framträtt med anledning av att sjöfarten relativt sett antas ha svårare att reducera sina utsläpp med resultatet att ett inkluderande av sjöfarten kan komma att driva upp priset på utsläppsrätter vilket resulterar i ökade kostnader för de delar av svensk basindustri som omfattas av ETS. Därtill kommer det faktum att transporter med sjöfart blir dyrare. Dessa effekter samverkar till en urholkning av svensk industris konkurrenskraft gentemot konkurrenter belägna på kontinenten och utanför EU/EES. Det så kallade avståndshandikapp som industrin har förstärks således.

**Svensk Sjöfart menar att en utförlig och kvalificerad konsekvensanalys behöver utföras för att utgöra underlag till ett svenskt ställningstagande till förslaget som helhet samt innehålla förslag på eventuella åtgärder för att stävja negativa konsekvenser för svensk basindustri. Vid behov kan därför åtgärder behöva vidtas i samband med det nationella införandet för att värna svensk konkurrenskraft.**

En gränsdragning vid bruttodräktighet om 5000 delar sjöfarten i två sektorer, snedvrider konkurrensen och riskerar att försämra för besättningarna ombord!

Ett fartygs storlek kan mätas på många sätt, bland annat fartygets längd, dess tyngd i vattnet (displacement), lastkapacitet mätt i ton och/eller volym, passagerarkapacitet, containerkapacitet m.m.

Det mått som ligger till grund för förslaget är 'Bruttodräktighet' av den enkla anledningen att den befintliga EU-förordningen (2015/757) om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från fartyg baseras på det måttet. Vid framtagandet av 2015/757 var beslutet om måttet bruttodräktighet kontroversiellt eftersom måttet beskriver ett fartygs totala inneslutna rymd (volym) som inkluderar lastrum och passagerarutrymmen men även besättningsutrymmen och andra inbyggnationer syftade till att öka sjösäkerheten och förbättringar av besättningens arbetsmiljö.

**Att förslaget endast inkluderar fartyg med en bruttodräktighet över 5000 leder till en snedvridning av marknaden.** I sammanhanget är det viktigt att notera att en inte obetydlig andel av sjöfarten inom unionen, och inte minst i våra närområden, utförs av fartyg med

bruttodräktighet omkring 5000. Dessa fartyg kan ta flera tusen ton last och vara över hundra meter långa. Givet de omfattande kostnaderna associerade med utsläppshandel kan vi förvänta en rejäl snedvridning av konkurrensen mellan fartyg generellt och i synnerhet för de fartyg som befinner sig strax ovan och under gränsen. **Därtill kan vi förvänta oss en ökad nybyggnation av fartyg med bruttodräktighet precis under 5000. En uppenbar risk är dessutom att befintliga fartyg byggs om för att understiga gränsen med den ytterst bisarra konsekvensen att det främst är besättningsutrymmen som kommer krympas snarare än lastutrymmen.**

**Svensk Sjöfart avstyrker förslaget om en gränsdragning vid bruttodräktighet om 5000 och förordar att denna istället dras vid en betydligt lägre bruttodräktighet om 400. Svensk Sjöfart förespråkar och värnar om fri konkurrens och lika konkurrensvillkor och vill heller inte kompromettera storleken på besättningsars besättningsutrymmen.**

**Konsekvenserna av att dra gränsen vid en bruttodräktighet om 400 är i våra ögon endast positiva då det i princip undanröjer risken för snedvridning av konkurrens, värnar den sociala aspekten genom att inte missgynna satsningar på rejäla besättningsutrymmen samt att fler fartygsindivider och därmed en större andel av utsläppen omfattas.**

Geografisk omfattning – Sverige är en ö!

Den geografiska appliceringen av utsläppshandel för sjöfart är en kontroversiell och omdiskuterad fråga. Förslaget inkluderar fartygsresor inom EU/EES samt 50% av fartygsresor till eller från EU/EES. **Svensk Sjöfart tillstyrker förslagets geografiska applicering och anser att det är väl balanserat** och i linje med CBDR-principen såsom artikulerat i Parisavtalet samt agerar aptitretare för respektive jurisdiktion på resterande del av fartygsresan vilket kan möjliggöra för en global prissättning av utsläpp på sikt, vilket är vad den internationella sjöfarten helst vill se istället för regionala initiativ.

Svensk Sjöfart vill dock återigen understryka nödvändigheten av en konsekvensanalys vad avser påverkan på svensk industri och i synnerhet den transportintensiva basindustrins konkurrenskraft givet att Sverige ur ett transportperspektiv är att betrakta som en ö med ett stort behov av sjötransport för sin import och export. Svensk Sjöfart menar att vid behov så bör regeringen överväga att sänka den svenska farledsavgiften för att bibehålla konkurrenskraften samt motverka en överflyttning från sjötransporter till landtransporter.

Startdatum och infasningsperiod – Risk för överflyttning till andra transportslag!

Svensk Sjöfart noterar att förslaget föreslås att omfatta 20% av koldioxidutsläppen från och med 2023, för att därefter öka gradvis till 2026 då 100% skall inkluderas. **Givet att följden av fördyrandet av sjötransporterna kan leda till överflyttning av gods till andra transportslag hade Svensk Sjöfart helst sett att startdatumet harmoniserats med datumet då vägsektorn skall inkluderas i utsläppshandeln, vilket vi förstår är tänkt infalla år 2026.**

Givet att handel med utsläppsrätter inte förekommit inom sjöfartsnäringen tidigare välkomnar Svensk Sjöfart en gradvis infasning för att ge sjöfartens aktörer möjlighet att dels lära sig systemet, anpassa sina affärsmodeller samt justera kontraktsrättsliga dokument m.m.

## Fria utsläppsrätter – Stärkt eller stjälpt konkurrenskraft?

**Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget att inte fördela fria utsläppsrätter till sjöfarten och ställer sig bakom den analys som EU-kommissionen utfört och som visar att fria utsläppsrätter inte kan fördelas utan en betydande risk för snedfördelning.** Svensk Sjöfart har sedan länge förespråkat ett handelssystem utan fri tilldelning till sjöfarten. Däremot har vi identifierat ett möjligt behov av andra åtgärder i form av till exempel regionalt stöd till de industrier eller regioner som är belägna i unionens periferi vars konkurrenskraft riskerar att urholkas på grund av ökade transportkostnader. Därigenom kan sjöfarten fortsätta att vara en möjliggörare för dessa industrier/regioner utan att enskilda fartygsindivider får fri tilldelning.

## Vem ansvarar för ett fartygs utsläpp?

I skältexten (recital 20) i förslaget på ändringar i direktivet anges att det är fartygsägaren, eller en annan juridisk eller fysisk person som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som i och med det har övertagit de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i ISM-koden<sup>2</sup>, som skall ansvara för efterlevnad av direktivet. Samtidigt nämns i samma stycke att ansvaret kontraktsrättsligt kan lämpas över på en transportköpare (chartrare) i linje med principen om att förorenare betalar. Eftersom det ofta är transportköparen som beslutar om fartygets förehavanden så som rutt, fart, lastintag m.m har transportköparen indirekt avgörande betydelse på utsläppens storlek.

**Ansvarsfrågan är föremål för stor diskussion inom sjöfartsindustrin och Svensk Sjöfart skulle gärna se att transportköparens (chartrarens) roll inte bara nämns i skälen i direktivet utan direkt i de operativa delarna i direktivet. Detta i syfte att säkerställa att principen om att "förorenaren betalar" tydliggörs i direktivet.**

## Var tar intäkterna vägen – möjlighet till finansiering av lösningar!

Idag är de stora hindren för att uppnå klimatmålen inte i första hand tekniska, istället handlar det om brist på tillgång, höga marginalkostnader och begränsad betalningsförmåga för icke-fossila drivmedel och bränslen. Teknik för anpassning av fartyg för drift på icke-fossila drivmedel och bränslen såsom biogas, batterier, biodiesel, grön metanol m.m. existerar men med vissa begränsningar. Exempelvis är tillgängligheten av erforderliga volymer biodrivmedel och bränslen inte tillräckliga tillsammans med en generell avsaknad av relevant infrastruktur i hamnar för bunkring av dessa drivmedel och bränslen för att tillgodose sjöfartsnäringens behov, både inrikes och utrikes. Därtill är finansiering av sjöfartsinriktad forskning, utveckling och demonstration inom miljö- och klimatområdet ytterst modest i dagsläget varför **Svensk**

---

<sup>2</sup> The International Safety Management Code (IMO)

**Sjöfart yrkar på att den absoluta merparten av intäkterna från handelssystemet skall återföras industrin i form av stöd, forskning, investeringar i infrastruktur m.m. i syfte att reducera sjöfartens påverkan på miljön och klimatet.**

EU och IMO – Regional och/eller global prismetanisk?

Svensk Sjöfart vill uppmärksamma att diskussionerna inom IMO<sup>3</sup> om ett införande av globala marknadsbaserade mekanismer är i full gång. Svensk Sjöfart har höga förväntningar på att Sverige deltar i dessa förhandlingar med en konstruktiv och lösningsorienterad inställning med ambitionen att få en global prissättningsmekanism av koldioxidutsläpp på plats så snart som möjligt. **Svensk Sjöfart önskar att Sverige därefter verkar i enlighet med artikel 3 i direktivförslaget för att få till stånd en översyn och revidering alternativt harmonisering av direktivet baserat på ett eventuellt instrument från IMO.**

EU ETS och UK ETS – Ett europeiskt lapptäcke?

Avslutningsvis vill Svensk Sjöfart uppmärksamma att det finns långtgående planer på att inkludera sjöfarten i den brittiska utsläppshandeln. **För att underlätta för sjötransporter mellan EU och Storbritannien samt för att minimera den administrativa bördan förordar Svensk Sjöfart att regeringen verkar för en sömlös länkning av respektive handelssystem för att undvika ett regionalt lapptäcke.**

Stockholm som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson

Miljö- och Klimatansvarig

---

<sup>3</sup> International Maritime Organization