

Klimat- och näringslivsdepartementet
103 33 Stockholm

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

Stockholm 2026-09-24

Dnr KN2026/01568

Remissyttrande av Revidering av EU:s utsläppshandelssystem ETS 2026

Inledning

Sveriges Hamnar är en bransch- och arbetsgivarorganisation och ett av Transportföretagens sju förbund. Vi har 58 anslutna företag med totalt cirka 4 000 anställda. Våra medlemmar återfinns bland företag inom hamnnäringen.

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn. Våra 9 100 medlemsföretag anställer cirka 204 000 personer, vilket gör Sveriges Hamnar till en del av Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

Sveriges Hamnar har mottagit rubricerad remiss av Klimat- och näringslivsdepartementet för yttrande och har följande att framföra.

Sammanfattande synpunkter

Sveriges Hamnar stödjer ambitionen att minska sjöfartens klimatpåverkan. Revideringen av EU ETS behöver samtidigt värna sjöfartens konkurrenskraft och ge hamnarna förutsättningar att möta de investeringsbehov som följer av omställningen.

Sveriges Hamnar anser att regeringen i den fortsatta behandlingen av förslaget bör verka för att:

- konsekvenserna för regionala hamnar samt kust- och närsjöfarten beaktas vid utvidgningen till fartyg mellan 400 och 4 999 GT,
- sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra transportslag värnas och risken för överflyttning av gods från sjöfart till väg begränsas,
- ETS-intäkter kan bidra till investeringar i den hamninfrastruktur som krävs för sjöfartens omställning, och



- behovet av tillräcklig effekt och nätkapacitet i hamnarna beaktas som en förutsättning för elektrifieringen och omställningen.

Sjöfartens omställning förutsätter att investeringar i fartygen kan mötas av motsvarande infrastruktur, effekt och nätkapacitet i hamnarna.

Motiv till synpunkter

1. Utvidgningen till mindre fartyg

Förslaget innebär att ytterligare kategorier av fartyg mellan 400 och 4 999 GT omfattas av utsläppshandeln. För svenska hamnar berör detta särskilt trafik med mindre general cargo- och tankfartyg, som används inom bland annat kust- och närsjöfarten.

Även om ETS-kostnaden formellt bärs av rederierna kan den helt eller delvis föras vidare till transportköparna genom högre fraktpriser. På transportrelationer där sjöfarten konkurrerar med framför allt väg kan detta försämra sjöfartens relativa konkurrenskraft och påverka transportköparnas val av transportslag.

Konsekvensen kan bli att gods som i dag transporteras sjövägen i stället flyttas till väg. För hamnarna kan detta innebära minskade godsvolymer och färre anlöp, samtidigt som belastningen på väginfrastrukturen ökar.

Sveriges Hamnar anser därför att risken för överflyttning av gods från sjöfart till väg måste beaktas särskilt i den fortsatta behandlingen av förslaget. Utformningen av ETS bör inte leda till en relativ kostnadsnackdel för sjöfarten som motverkar ambitionen att öka andelen godstransporter med sjöfart.

2. Ökade investeringsbehov i hamnarna

När ETS stärker rederiernas incitament att elektrifiera och använda alternativa drivmedel ökar samtidigt kraven på hamnarnas infrastruktur. För hamnföretagen innebär detta investeringar i bland annat landström, laddning, elnätscapacitet och infrastruktur för alternativa bränslen. Investeringarna kan behöva genomföras innan efterfrågan är tillräckligt stor för att de ska vara kommersiellt lönsamma.

Sjöfartens omställning måste ses som en helhet. Det räcker inte att rederier och hamnar investerar i ny teknik och infrastruktur. Det måste också säkerställas att erforderlig effekt och nätkapacitet finns tillgänglig när investeringarna ska tas i drift. Brist på effekt eller försenade nätanslutningar riskerar annars att bli ett hinder för sjöfartens omställning.

3. ETS-intäkter bör kunna finansiera hamninfrastruktur

Den föreslagna Sustainable Maritime Alternative Propulsion-mekanismen (SMAP) riktas i första hand till rederier och stödjer fartygens omställning till hållbara bränslen och ny framdrivningsteknik. För att dessa lösningar ska kunna användas krävs samtidigt motsvarande infrastruktur i hamnarna.

Mot denna bakgrund anser Sveriges Hamnar att ETS-intäkter även ska kunna användas för nödvändiga investeringar i hamninfrastruktur. Finansieringen behöver omfatta hela omställningskedjan – både investeringar ombord och den infrastruktur och energiförsörjning i hamnarna som krävs för att fartygen ska kunna ställa om.

Avslutning

Sveriges Hamnar tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter till föreliggande förslag och bistår gärna i det fortsatta arbetet.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Monika Przedpelska Öström, Branschchef
Sveriges Hamnar