



Kommittédirektiv

Åtgärder som ökar svensk sjöfarts konkurrenskraft och sjöfartens klimatomställning

Beslut vid regeringssammanträde den 3 september 2026

Sammanfattning

En särskild utredare ska föreslå åtgärder som ökar svensk sjöfarts konkurrenskraft och sjöfartens klimatomställning.

Utredaren ska bl.a.

- föreslå åtgärder som stärker den svenska sjöfartens konkurrenskraft och ökar antalet svenskregistrerade fartyg,
- analysera förutsättningar för den svenska sjöfartens klimatomställning,
- analysera behovet av att ändra befintliga stöd och för- respektive nackdelar med att skapa nya stöd för att påskynda sjöfartens klimatomställning och
- lämna de författningsförslag som bedöms nödvändiga för att uppnå syftet med uppdraget, dock inga konkreta förslag eller författningsförslag avseende skatte- och socialavgiftsområdet.

Uppdraget ska redovisas senast den 29 oktober 2027.

Uppdraget att öka svensk sjöfarts konkurrenskraft

En fungerande sjöfart är avgörande för svensk utrikeshandel och varuförsörjning. Uppskattningsvis transporteras 85–90 procent av import- och exportvarorna till och från Sverige på fartyg under någon del av transporten. Regeringens ambition är att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft, öka

antalet svenskregistrerade fartyg och få fler att söka sig till sjöfartens yrken. Att ha tillgång till svenskregistrerade fartyg och sjömän med svenskt medborgarskap är av stor vikt för beredskapen men har också andra positiva effekter för det maritima klustret vad gäller exempelvis kompetensspridning och innovationer.

Regeringen har under mandatperioden genomfört ett antal åtgärder med syfte att öka antalet svenskregistrerade fartyg och få fler att söka sig till sjöfarten. Under 2025 slopades stämpelskatten vid beviljande av ansökan om in-teckning i skepp (prop. 2024/25:107, bet. 2024/25:SkU20, rskr. 2024/25:206). I början av 2026 genomfördes flera regeländringar som innebär att det nu är lättare för svenska rederier att hyra in och hyra ut obemannade skepp – s.k. skeppslega eller bareboat charter (prop. 2024/25:178, bet. 2025/26:TU2 rskr. 2025/26:27). Som en åtgärd har det svenska fartygsregistret kompletterats med en skeppslegodel för registrering av inhyrda skepp. Den 20 juli 2026 trädde ett antal lagändringar i kraft för att förbättra det svenska systemet för tonnageskattning så att fler företag och fartyg kan omfattas (prop. 2025/26:243, bet. 2025/26:SkU29, rskr. 2025/26:376). Regeringen har vidare genomfört åtgärder i syfte att göra det lättare för sjöfartsbranschen att nyrekrytera. Detta rör bl.a. ändringar i regleringen av vilka behörigheter som sjömän ska ha för att få tjänstgöra på olika typer av fartyg, samt vilken utbildning som krävs för att få dessa behörigheter (LI2024/01086 och LI2023/03495). Sjöbefälsutbildningarna på Chalmers tekniska högskola respektive Linnéuniversitet (Sjöfartshögskolan) har också tilldelats ytterligare permanenta medel (prop. 2022/23:1 utg.omr. 16, bet. 2022/23:UbU1, rskr. 2022/23:108).

Regeringen driver en offensiv förenklingsagenda. Genom att förenkla regelverk och processer bidrar regeringen till att stärka konkurrenskraften och skapa fler jobb i växande företag. Som ett led i detta arbete har Transportstyrelsen, som en av många myndigheter, fått i uppdrag att stärka och påskynda förenklingsarbetet. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i rapporten Stärka och påskynda förenklingsarbetet (KN2024/01501). Rapporten innehåller bl.a. konkreta exempel på myndighetens förenklingsarbete det senaste året samt hinder och gynnande faktorer.

Trafikanalys konstaterar i rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2022 (rapport 2022:19) att om antalet svenskregistrerade fartyg ska öka behöver det svenska fartygsregistret bli mer konkurrens-

kraftigt med ändamålsenliga och funktionella regler som bidrar till ökad och hållbar sjöfart. Trafikanalys konstaterar vidare i rapporten att sjöfarten är internationell och att det finns tydliga inslag av regelkonkurrens mellan olika länders register. I den uppföljande rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation (rapport 2025:9) från 2025 konstaterar Trafikanalys att även om olika åtgärder genomförts för att stärka villkoren för svensk sjöfart kommer det att vara angeläget med fortsatta åtgärder för att främja svensk sjöfart och det svenska sjöfartsregistret.

Mot denna bakgrund är det regeringens avsikt att vidta ytterligare åtgärder för att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft, bidra till fler svensk-registrerade fartyg och få fler att söka sig till sjöfartens yrken.

Utredaren ska därför

- analysera vilka regler och andra faktorer som i praktiken påverkar svenska rederiers val av fartygsregister,
- analysera om svenska regler går utöver vad som följer av internationell rätt eller EU-rätt där utgångspunkten är att svenska rederier ska konkurrera på lika villkor med jämförbara länder och svenska regler inte ska ha en högre kravnivå jämfört med internationell rätt eller EU-rätt, såvida det inte finns starka skäl för annat,
- analysera om det finns svårigheter med att till svenskregistrerade fartyg rekrytera sjömän med svenskt medborgarskap och vid behov föreslå åtgärder för att kunna öka sådan rekrytering,
- identifiera hinder för att svenska rederier ska kunna konkurrera på likvärdiga villkor,
- föreslå åtgärder som stärker den svenska sjöfartens konkurrenskraft och ökar antalet svenskregistrerade fartyg och
- lämna de författningsförslag som bedöms nödvändiga för att uppnå syftet med uppdraget, dock inga konkreta förslag eller författningsförslag avseende skatte- och socialavgiftsområdet.

Om utredaren bedömer att det finns myndighetsföreskrifter som utgör sådana hinder som bör analyseras, ska utredaren ange vilka föreskrifter som avses och vilka utmaningar de medför med avseende på utredningsuppdraget, men inte lämna några förslag till ändringar.

Utredaren ska i första hand analysera den sjöfart som bedrivs i internationell konkurrens, men även analysera den nationella sjöfarten där det bedöms relevant.

Uppdraget om ett statligt stöd för sjöfartens klimatomställning

Sveriges och EU:s klimatpolitik bygger på en snabb omställning till fossilfrihet i alla delar av samhället. Sjöfarten är inget undantag. Av detta skäl finns flera styrmedel som syftar till att minska utsläppen från sjöfarten. Det kanske viktigaste är EU:s utsläppshandelssystem där utsläpp från fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 ingår. Kommissionen föreslog den 17 juli 2026 att även fartyg med en bruttodräktighet på 400 och uppåt ska ingå, samt att stöd ska kunna ges till sjöfartens omställning med hjälp av auktionsintäkter (COM[2026] 616 final). Handelssystemet sätter ett pris på utsläpp och ger på så sätt ekonomiska incitament för minskade utsläpp. Utsläppshandeln kompletteras bland annat med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG (förkortad FuelEU Maritime) där det ställs krav på rederier att minska växthusgasintensiteten från den energi som används ombord på fartyg som anlöper en hamn inom EU. I FuelEU Maritime ställs också krav på containerfartyg och passagerarfartyg att använda landström eller utsläppsfri teknik vid mer frekventa anlöp till hamnar i de trans-europeiska nätverken för transporter (TEN-T). Det sistnämnda kravet speglas i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (förkortad AFIR) som innehåller krav på medlemsstaterna att dessa hamnar tillhandahåller landström till samma fartygskategorier senast 2030.

Inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO pågår för närvarande förhandlingar om det så kallade nettonollpaketet, ett styrmedelspaket som syftar till att den internationella sjöfarten ska nå nettonollutsläpp av växthusgaser till eller omkring 2050.

För att underlätta klimatomställningen finns det ett antal stödprogram, såväl på EU-nivå som på nationell nivå, från vilka stöd kan beviljas för sjöfartens klimatomställning. Aktörer inom sjöfartssektorn kan exempelvis söka stöd från nationella program som Klimatklivet och Industriklivet eller olika EU-

fonder såsom Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF) och Innovationsfonden.

I den klimatpolitiska handlingsplanen (skr. 2023/24:59) gör regeringen bedömningen att inblandningen av fossilfria sjöfartsbränslen är av central betydelse för sjöfartens klimatomställning och att ytterligare åtgärder bör vidtas för att stödja introduktionen av eldrivna fartyg. Statens energimyndighet (Energimyndigheten) redovisade i februari 2026 ett regeringsuppdrag om sjöfartens omställning i rapporten Styrmedel för en fossilfri sjöfart – Åtgärder och stöd för sjöfartens omställning (KN2026/00203). I rapporten föreslår Energimyndigheten ett riktat stöd för sjöfartens omställning. Detta bör enligt myndigheten innehålla ett finansiellt stöd och en nätverksdel med syfte att främja och bredda samarbete över hela sjöfartens värdekedja. Energimyndigheten anser vidare att någon form av kunskaps- eller expertstöd bör övervägas.

Energimyndigheten konstaterar dessutom i den nämnda rapporten att det kan krävas samordning mellan de olika aktörerna i sjöfartens värdekedja, såsom rederier, hamnar, bränsleproducenter, transportköpare och statliga myndigheter. Utan en sådan samordning finns det enligt myndigheten en risk att olika aktörer avvaktar varandras beslut, vilket riskerar att fördröja investeringar och uppskalning av ny teknik. Energimyndigheten bedömer därför att stödsystemet bör innefatta en nätverksdel som främjar samverkan, gemensam planering och kunskapsutbyte. Detta, antar myndigheten ska kunna bidra till att omställningen genomförs snabbare och mer effektivt.

Mot bakgrund av det anförda bör det analyseras om och hur kostnads-effektiva åtgärder som minskar de klimatpåverkande utsläppen från sjöfarten och samtidigt bidrar till att stötta den svenska sjöfarten i att nå kraven som ställs på EU-nivå kan införas.

Utredaren ska därför

- analysera förutsättningar och hinder för den svenska sjöfartens klimatomställning,
- härvid särskilt beakta befintliga och planerade nationella och europeiska styrmedel,
- analysera behovet av att ändra befintliga stöd och för- respektive nackdelar med att skapa nya stöd för att påskynda sjöfartens klimatomställning samt bidra till bättre förutsättningar för svensk sjöfart att

möta de ekonomiska effekterna av befintliga och planerade nationella och europeiska styrmedel,

- säkerställa att föreslagna nya stöd kompletterar, och inte överlappar med, befintliga eller planerade styrmedel och stödinsatser,
- analysera behovet av att främja samverkan mellan aktörer i sjöfartens värdekedja samt ett kunskaps- eller expertstöd,
- härvid särskilt beakta behoven hos små och medelstora företag samt mikroföretag i tidiga skeden av omställnings- och investeringsprojekt och
- lämna de författningsförslag som bedöms nödvändiga för att uppnå syftet med uppdraget, dock inga konkreta förslag eller författningsförslag avseende skatte- och socialavgiftsområdet.

Om utredaren bedömer att det finns myndighetsföreskrifter som utgör sådana hinder som bör analyseras, ska utredaren ange vilka föreskrifter som avses och vilka utmaningar de medför med avseende på utredningsuppdraget, men inte lämna några förslag till ändringar.

Konsekvensbeskrivningar

Utredaren ska redovisa konsekvenserna av de förslag som lämnas i enlighet med kommittéförordningen (1998:1474) och förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Utredaren ska vidare beräkna de offentligfinansiella effekterna för staten, kommuner och regioner samt andra relevanta samhälls-ekonomiska konsekvenser av sina förslag och väga in dessa vid utformning av förslagen. Utredaren ska redogöra för hur eventuellt ökade kostnader bör finansieras i enlighet med 15 § kommittéförordningen.

Omfattningen av analyserna ska anpassas efter förslagens karaktär och ska kvantifieras i den utsträckning och i de delar det är möjligt. Utredaren ska redovisa de alternativa förslag som har övervägts, och om utredaren väljer att inte gå vidare med ett förslag ska skälen till detta anges. De antaganden som legat till grund för valet av förslag ska redovisas.

En analys som visar att förslagen är förenliga med internationell rätt och EU-rätt, bland annat EU:s statsstödsregler, ska redovisas.

Kontakter och redovisning av uppdraget

Vid genomförandet av uppdraget ska utredaren ha kontakt med rederier och fackliga organisationer för att få en bild av vilka skäl som styr val av land för registrering av fartyg, och vilka problem med konkurrensnackdelar jämfört

med andra länder som rederierna upplever. Vidare ska utredaren ge andra berörda aktörer, såsom myndigheter och branschorganisationer med flera, möjlighet att lämna synpunkter. Utredaren ska redovisa vilka myndigheter och andra aktörer som har fått tillfälle att lämna synpunkter.

Uppdraget ska redovisas senast den 29 oktober 2027.

(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)