



Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2026

Rapport: 2026:8

Datum: 2026-10-05

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Omslagsbild: Adobe Stock

Ansvarig utgivare: Andreas Tapani

Datum: 2026-10-05

Förord

Trafikanalys har i sin instruktion regeringens uppdrag att årligen följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. I denna rapport redovisar vi uppdraget.

Rapporten har författats av Gunnar Eriksson. Björn Olsson och avdelningschef Anna Ullström har också deltagit i beredningen.

Stockholm i oktober 2026

Andreas Tapani
Tf. generaldirektör

Innehåll

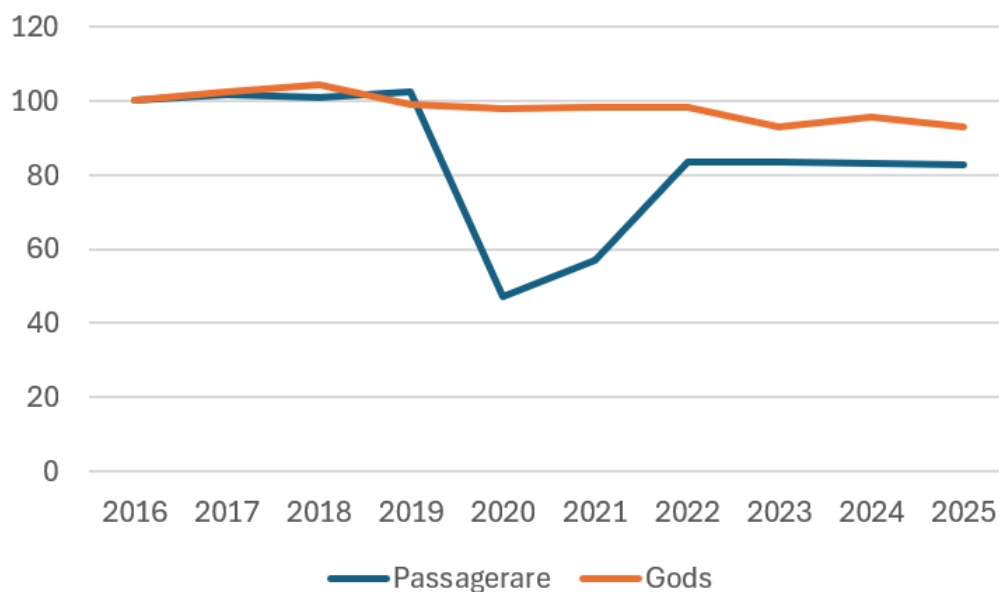
Sammanfattning	5
Inledning	11
1 Sjöfart till och från Sverige.....	13
1.1 Har trafik och resande nått det nya normala?.....	13
1.2 Godsvolymerna minskar	15
2 Svenska flottans utveckling	17
2.1 Den svenskkontrollerade flottan	17
2.2 Det svenska registrets utveckling i en internationell jämförelse	20
3 Sjöfartens arbetsmarknad och kompetensförsörjning	23
3.1 Antal ombordanställda	23
3.2 Kvalificerad sjöfartsutbildning	24
4 Europeiska och internationella klimatregelverk	29
4.1 Större fartyg fullt ut implementerade i EU:s utsläppshandelssystem	29
4.2 FuelEU Maritime – för koldioxidsnåla bränslen inom sjöfarten	33
4.3 Infrastruktur för alternativa drivmedel – AFIR	34
4.4 Investeringsplan för hållbara transporter	37
4.5 IMO.....	37
4.6 Avslutande reflexion	38
5 Svensk sjöfarts konkurrensvillkor.....	39
5.1 Registrering, kontroll och tillsyn	39
5.2 Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor	40
5.3 Bemanning och bemanningsstöd	43
5.4 Gotlandstrafiken i framtiden	44
5.5 Stöd för gotlänningars resande.....	44
5.6 Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart.....	45
5.7 Omställning till fossilfrihet	45
5.8 Forskning och utveckling	46
6 Diskussion	49
Referenser.....	53

Sammanfattning

Trafikanalys har i uppdrag att följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Arbetet beskriver utvecklingen för faktorer som är viktiga för den svenska sjöfartens förmåga att konkurrera, såsom bemanningsregler, sjöfartsstöd, skatteregelverk, kompetens samt forskning och innovation. Också den svenska sjöfartens och sjöfartsmarknadens utveckling beskrivs.

Har sjötrafik och transporter nått det nya normala?

Med pandemin 2020 och 2021 följde en mycket markant nedgång i antal passagerare till och från svenska hamnar, men även antal fartygsanlöp sjönk. Den totala mängden transporterat sjöfartsgods låg däremot kvar på oförändrad nivå för att i stället minska efter pandemin. Antal resenärer återhämtade sig påtagligt men är idag ca 15 procent lägre än före pandemin. Lika stor är den ungefärliga nedgången i antal anlöp, men med skillnaden att de i stora drag ligger kvar på samma nivå som under pandemin. Godset har efter nedgången legat kvar på en nivå knappt 10 procent under den prepandemiska högstanivån. Utvecklingen för antal passagerare till och från svenska hamnar respektive godsmängder över kaj i svenska hamnar illustreras i Figur 1 med ett index där år 2016 satts till 100.



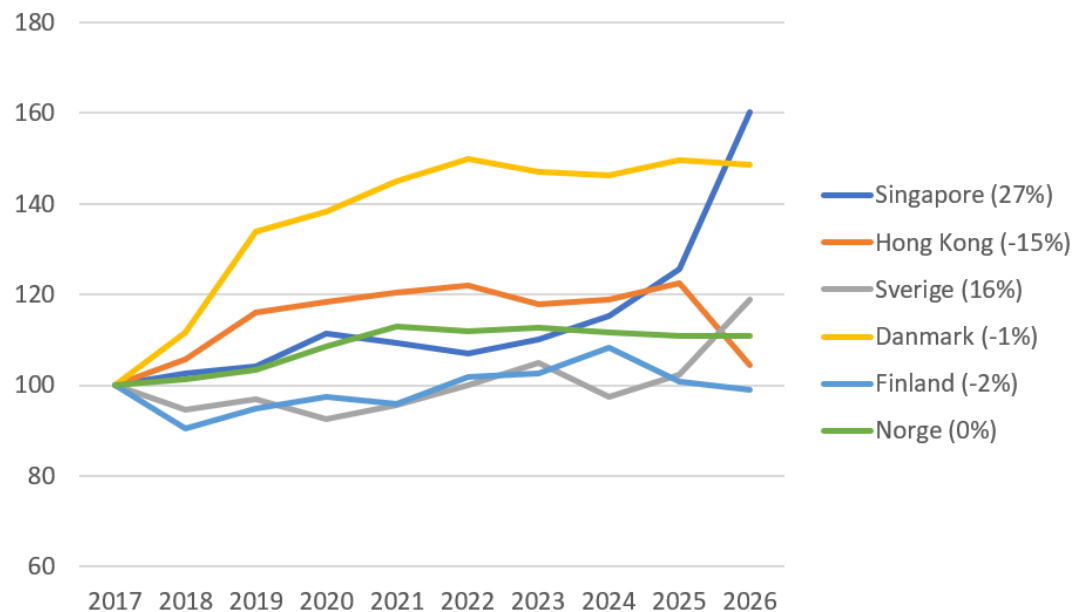
Figur 1. Utvecklingen av antal passagerare och godsmängd i svenska hamnar under 2016 till 2025, indexerat. Källa: Baserat på Trafikanalys statistik.

Det svenska registrets utveckling

Under 2025 växte det svenska fartygsregistret påtagligt. Enligt UNCTAD:s statistik växte dess lastkapacitet (brutto) med 16 procent. Sverige var det enda nordiska land som hade ett växande register under 2025. När vi nu summerar det svenska registrets utveckling under den

senaste 10-årsperioden kan vi för första gången under detta sekel se en positiv utveckling för en sådan period.

År 2025 var också ett år av stor förändring för ett par av världens fem största fartygsregister. Det skedde en kraftig omflaggning från Hong Kongs till Singapores register. Det skedde i kölvattnet av den geopolitiska konflikten mellan USA och Kina. Hong Kongs register sjönk, mätt i brutto, med 15 procent, medan Singapores register växte med 27 procent, se Figur 2.

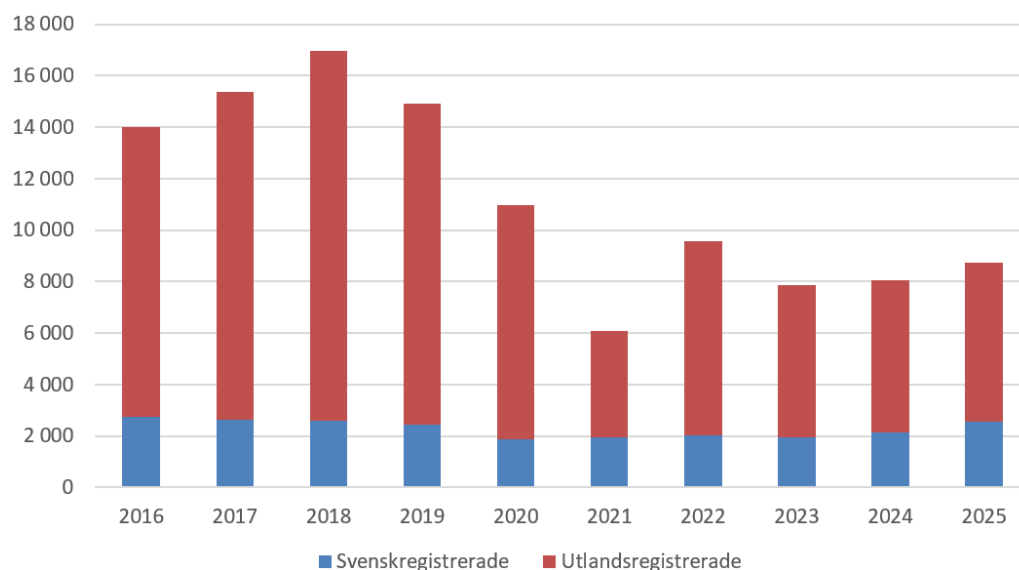


Figur 2. Indexerad utveckling för handelsflottan (≥100 brutto) 2017 till 2026 (bruttodräktighet), samt procentuell förändring 2025 till 2026. Avser början av respektive år. Källa: UNCTADstat (2026).

Den svenskkontrollerade flottan

Den svenskkontrollerade handelsflottan omfattar dels fartyg som bär svensk flagg och är registrerade i Sverige, dels fartyg som är registrerade i ett annat land, men som ägs eller hyrs av svenska rederier och där den kommersiella driften sköts av ett bolag registrerat i Sverige. Utvecklingen, som återges i Figur 3, följer ett bekant mönster, där den svenskregistrerade delen är relativt stabil över tiden medan den utlandsregistrerade delen varierar mer över tid. Sedan år 2018 kan vi se en trendmässig nedgång fram till 2021, framför allt för den utlandsregistrerade delen av flottan, men därefter kan vi se en viss återhämtning.

En viss tillväxt märks också avseende den svenska flottans användande.



Figur 3. Den svenskkontrollerade flottan (≥100 brutto) i termer av lastkapacitet (tusental bt) den 31 december respektive år.

Källa: Trafikanalys (2026). Fartyg 2025, tabell 5.

Antalet ombordanställda sjönk

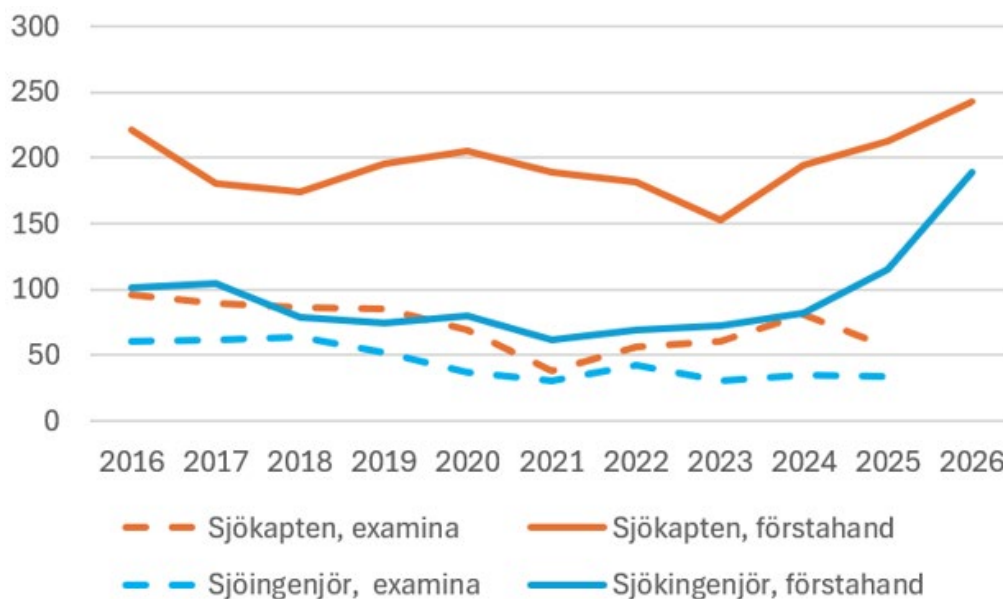
Sedan pandemin har antalet ombordanställda på svenskregistrerade handelsfartyg varierat kring ungefär samma nivå. Under 2025 noterades en viss nedgång i antal ombordanställda. Nedgången var 8 procent eller i genomsnitt 170 ombordanställda under en genomsnittlig arbetsdag. Sysselsättningen var trots det större år 2025 än 2023. Andelen kvinnor bland ombordanställda var 21 procent, vilket innebar en liten ökning jämfört med året innan.

Ökat intresse för kvalificerad sjöfartsutbildning

Kvalificerad sjöfartskompetens är avgörande för den svenska sjöfartens konkurrenskraft, försörjningsberedskap och en långsiktigt livskraftig svensk handelsflotta. Antalet sökande till sjökaptensprogrammen inför höstterminen 2026 ökade jämfört med året innan, vilket är högt jämfört med den senaste tioårsperioden, se Figur 4. Andelen kvinnliga sökande till programmet har samtidigt ökat från 18 till 22 procent sedan 2017.

Sjöingenjörsutbildningarna har också haft en kraftig ökning av antalet förstahandssökande de senaste två åren. Söktrycket var inför höstterminen 2026 det högsta på mycket länge. Antalet kvinnliga sökande till sjöingenjörsprogrammen har ökat, men de utgör fortfarande endast 10 till 20 procent av de sökande.

Antalet examinerade sjökaptener minskade under 2025 jämfört med året innan. Antalet examinerade sjöingenjörer låg kvar på en lägre nivå.



Figur 4. Antal förstahandssökande till och examina vid de svenska sjökaptens- respektive sjöingenjörsprogrammen per år.
Källa: Sammanställning baserad på antagningsstatistik samt på sjöfartshögskolornas årsredovisningar.

Klimat och klimatpolitik – en utmaning för sjöfarten

Sjöfart med större fartyg har fortsatt introduceras i EU:s utsläppshandel och ingår från och med 2026 fullt ut i systemet, vilket gör sjöfart dyrare. Utsläppshandelssystemet gynnar moderna, energieffektiva fartyg som i någon utsträckning drivs med alternativa drivmedel jämfört med annan sjöfart. Under 2026 har EU-kommissionen lagt fram förslag om justeringar av utsläppshandeln som bl.a. kan komma att påverka priset på utsläppsätter. Det finns också förslag som specifikt berör sjöfart. Det gäller bl.a. förslag om att inkludera vissa mindre fartyg i systemet samt att förlänga det s.k. ö-undantaget som Sverige tillämpar för Gotlandstrafiken.

FuelEU Maritime trädde i kraft 1 januari 2025 och ställer krav på växande inslag av icke-fossila drivmedel. Kraven är inledningsvis måttliga. Lagstiftningen gör landel mer attraktivt då den definitionsmässigt räknas som emissionsfri. På kort sikt kan fartyg med goda emissionsegenskaper sälja "överprestationer" till fartyg som underpresterar. Framåt 2040 blir kraven långtgående. Då är mycket vunnet om fossilfri europeisk sjöfart är på plats.

EU-förordningen AFIR ställer bl.a. krav på att medlemsstaterna tillser att infrastruktur för elanslutning byggs ut i hamnar som har mer omfattande trafik med container-, RoPax- eller kryssningsfartyg. Den sista december 2029 ska sådana hamnar ha kapacitet att tillhandahålla landström till minst 90 procent av anlöpen med dessa fartygssegment. Som Trafikanalys tidigare framhållit går det inte att räkna med att de förändringar som AFIR föreskriver kommer att ske till följd av affärsmässiga beslut av hamnarna.

Hösten 2026 ska i IMO:s arbete med att utveckla styrmedel för klimatanpassning åter tas upp till diskussion. Det återstår att se om det leder till att arbetet tas framåt.

Sjöfartspolitiskt utvecklingsarbete och konkurrensvillkor

Den svenska sjöfartspolitiken är fortsatt tydlig med att en väl fungerande sjöfart är viktig för Sveriges ekonomi och beredskap. Regeringen har tagit flera tidigare aviserade förslag vidare för att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft. Vissa nya insatser har också initierats.

Forskning och utveckling

Svensk forskning på sjöfartsområdet är viktig för sjöfartens internationella konkurrenssituation. Statens roll som forskningsfinansiär är därmed ett konkurrensmedel.

Trafikverket har till uppgift att finansiera forsknings- och utvecklingsprojekt inom sjöfartsområdet. Beslutet om ny infrastrukturplan innebär minskade anslag till Trafikverket för FoU vilket också kan komma att påverka sjöfartsforskningen negativt.

Sommaren 2026 lanserade Energimyndigheten en utlysning om laddningsinfrastruktur för fartyg i hamnar.

1 Inledning

Trafikanalys har i uppdrag att följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Uppdraget redovisas årligen.

Arbetet beskriver utvecklingen för faktorer som är viktiga för den svenska sjöfartens förmåga att konkurrera på den internationella marknad som sjöfart utgör. Bemanningsregler, sjöfartsstöd, skatteregelverk, kompetens samt forskning och innovation har definierats som viktiga sådana faktorer.¹ Europeiska klimatstyrmedel är också av betydelse i sammanhanget. Parallellt beskrivs den svenska sjöfartens och sjöfartsmarknadens utveckling. Trafikanalys väljer att inte försöka göra effektvärderingar av enskilda förändringar av styrmedel och regelverk. Att renodla effekten av sådana vore svårt. En än större utmaning vore att söka fastställa vilken betydelse förändringar i andra sjöfartsnationers regelverk har i sammanhanget. Exempelvis avgör ett rederi i hög grad om det ska flagga svenskt också av villkor och status för konkurrerande register.

En väl fungerande sjöfart är av stor vikt för svensk utrikeshandel och varuförsörjning liksom för svensk beredskap. En central del i detta sammanhang är utvecklingen och konkurrensvillkoren för den svenskregistrerade handelsflottan. Den svenska flottan har också betydelse för den långsiktiga kompetensförsörjningen av svenska sjömän och marin kompetens både iland och ombord på fartyg, och speglar därför viktiga delar av den svenska sjöfartens konkurrenssituation.

Tyngdpunkten i rapporten ligger på den svenskkontrollerade flottan, det vill säga de svenska rederiernas fartygsflotta, samt på det svenska fartygsregistret.² Rapporten inleds med en beskrivning av utvecklingen för sjöfart till och från svenska hamnar. Därefter redovisas utvecklingen av den svenskkontrollerade flottan, inklusive det svenska fartygsregistret till och med 2025. Vissa jämförelser görs med andra länders fartygsflottor och fartygsregister. Genomgången av den svenska handelsflottans utveckling följs av en översikt över utvecklingen av sysselsättningen bland ombordanställda. I samma kapitel tas även kompetensförsörjning upp. Betydelsen av europeisk och internationell klimatpolitik beskrivs. Rapporten redogör för den svenska sjöfartens konkurrensvillkor och deras utveckling såsom de kommer till uttryck i det regelverk och i den myndighetsadministration som möter sjöfarten i Sverige. Fokus ligger på trafik med svenskregistrerade fartyg, men även bredare frågor som exempelvis forskning och utveckling berörs.

Föreliggande rapport inleds med en beskrivning av den svenska sjöfartens utveckling i termer av trafik och transporter på svenska hamnar, den svenska handelsflottans utveckling och antal svenska ombordanställda. Därefter redogörs för sökande till de svenska sjöfartshögskolorna och examinerade från kvalificerade sjöfartsutbildningar i Sverige. Rapporten innehåller också en analys av de europeiska klimatstyrmedel som påverkar sjöfarten. En viktig del i arbetet är beskrivningen av hur svenska regelverk med betydelse för sjöfartens konkurrenssituation utvecklats. Det gäller bl.a. frågor kopplat till det svenska fartygsregistret, finansieringsfrågor och bemanningsstöd. Därefter följer en avslutande diskussion.

¹ Copenhagen Economics (2012).

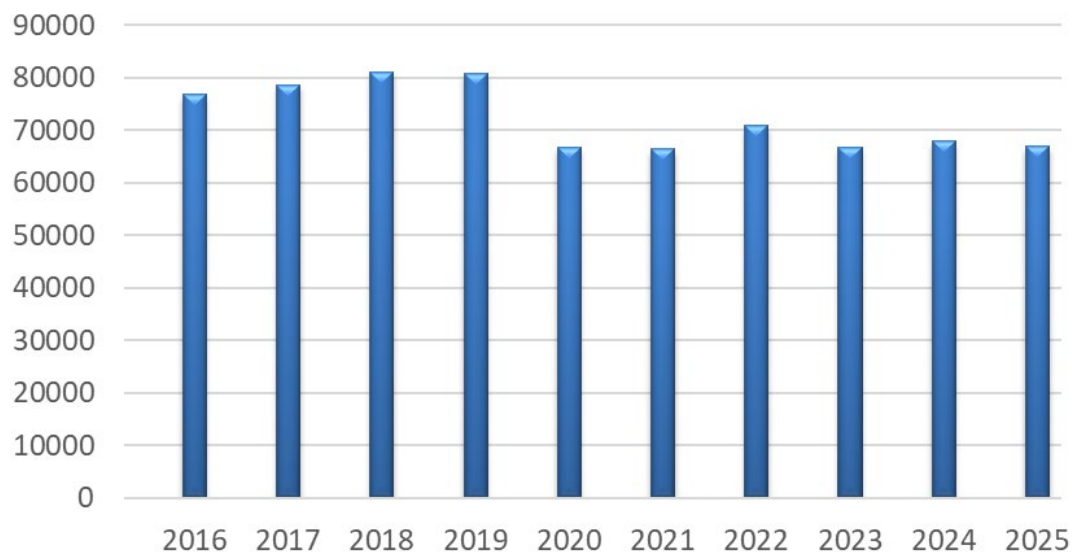
² Trafikanalys har ett parallellt uppdrag om sjöfartsstödet effekter på den svenska sjöfarten, där de svenska rederiernas ekonomiska situation beskrivs mer utförligt, se Trafikanalys (2025).

2 Sjöfart till och från Sverige

I detta kapitel beskrivs utvecklingen för gods- och passagerartrafiken med sjöfart i Sverige fram till och med 2025, kompletterat med vissa uppgifter för första kvartalet 2026. Sammanfattningsvis speglar statistiken för fartygsanlöp och passagerartrafik en stabilisering av trafiken på en lägre nivå än före pandemiåren.

2.1 Har trafik och resande nått det nya normala?

Pandemiåren 2020 och 2021 innebar en tydlig nivåsenkning i *antalet fartygsanlöp* till svenska hamnar. En viss uppgång skedde 2022 – det år covid-19 slutade klassas som en allmänfarlig och samhällsfarlig sjukdom. Antalet anlöp sjönk åter under 2023 till nivån under pandemin och har sedan dess legat på en lägre nivå. År 2025 var det drygt 10 000 färre anlöp än före pandemin, då anlöpen under ett par år låg på drygt 80 000 per år (Figur 2.1).

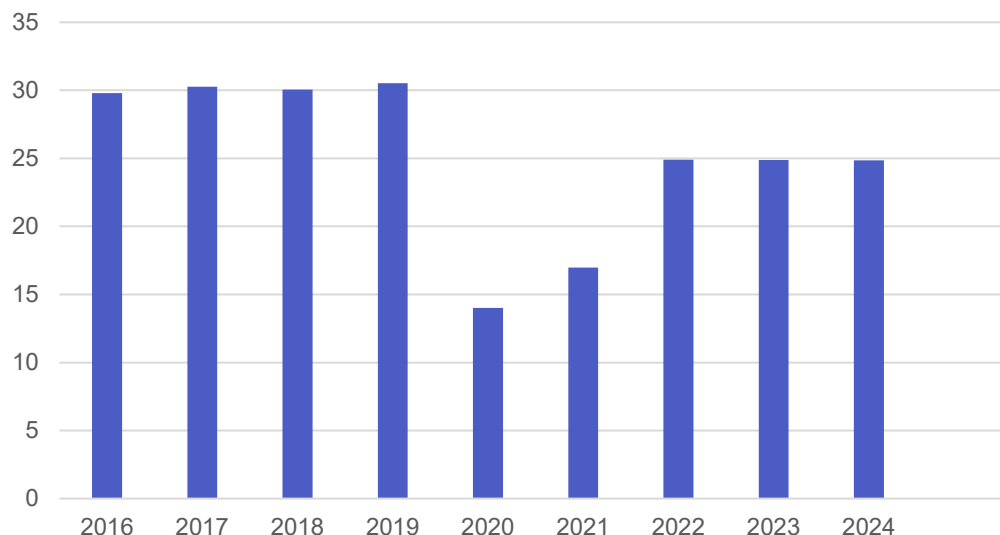


Figur 2.1. Fartygsanlöp till svensk hamn 2016 till 2025.
Källa: Trafikanalys (2026). *Sjötrafik 2025*, tabell 1.

Mellan 2024 och 2025 märks en nedgång i antal anlöp för de flesta hamnar. För riket var förändringen mellan de bägge åren en minskning med två procent. Den stora merparten – tre fjärdedelar – av fartygsanlöpen gjordes av passagerarfartyg och färjor. Dessa minskade något år 2025 jämfört med 2024. I Göteborg var nedgången drygt 5 procent, vilket är mer än genomsnittet. Av de större hamnarna var den relativa nedgången i antal anlöp högst i Karlshamn (-15 procent) och i Trelleborg (-13 procent). I Helsingborg ökade däremot trafiken med 1 procent. Till Stockholms hamnar (Stockholm inklusive Kapellskär, Nynäshamn och Norvik) märks en nedgång med 4 procent.³

³ Trafikanalys (2026), *Sjötrafik 2025*, tabell 19.

Under 2025 var *antalet passagerare* ungefär det samma som året innan (Figur 2.2). Före pandemin låg antalet passagerare i svenska hamnar relativt konstant på omkring 30 miljoner per år. Att döma av de senaste fyra åren har resandet nu stabiliserats på en lägre nivå, kring 25 miljoner passagerare per år. Det motsvarar en nästan 50-procentig ökning sedan det andra pandemiåret 2021, men en påtaglig nedgång jämfört med tiden före pandemin.



Figur 2.2. Antal fartygspassagerare (summan av ankommande och avresande) i svenska hamnar 2016 till 2025, miljoner.
Källa: Trafikanalys (2026). *Sjötrafik 2025*, tabell 2.

Stockholms hamnar var 2025 fortsatt största svenska hamn räknat i antal resenärer (+1 procent jämfört med 2024). Bland de andra större passagerarhamnarna noteras viss uppgång också för Helsingborg (+4 procent), Ystad (+2 procent) och Göteborg (+1 procent). Resandet till och från Trelleborg (-6 procent) och Strömstad (-4 procent) minskade. Antal resande till och från Visby minskade påtagligt (-15 procent). Störst relativ ökning märks i Härnösand, där allt resande kan kopplas till kryssningstrafik (+5 100 resenärer eller 140 procent).⁴

Under 2022, och även 2023 och 2024, ökade antalet passagerare till och från utrikes destinationer, för att 2025 falla tillbaka något. Antal passagerare i inrikes trafik minskade däremot något både år 2023 och år 2024 för att öka något 2025.⁵ Resandet till och från de volymmässigt största länderna, Danmark och Finland, är stabilt och förändringarna var 2025 relativt små jämfört med året innan.⁶

Anlöpen med kryssningsfartyg i svenska hamnar minskade med 87 procent i samband med pandemins inträde 2020 (från 453 anlöp år 2019 till 60 år 2020). År 2022 var antalet anlöp med kryssningsfartyg däremot på en historiskt hög nivå (530 anlöp) och låg väl över den prepandemiska nivån. År 2023 föll antal anlöp åter tillbaka (299 anlöp). För år 2024 nåddes en ny rekordnivå av antal kryssningsanlöp till svenska hamnar (548 anlöp) och antalet kryssningsanlöp fortsatte att stiga år 2025 (641).⁷

⁴ Trafikanalys (2026), *Sjötrafik 2025*, tabell 24.

⁵ Trafikanalys (2024). *Sjötrafik 2023*, tabell 25, Trafikanalys (2025) *Sjötrafik 2024*, tabell 25 samt Trafikanalys (2026), *Sjötrafik 2025*, tabell 24.

⁶ Trafikanalys (2026). *Sjötrafik 2025*, *Översiktstabell havsgående trafik 2021–2025*.

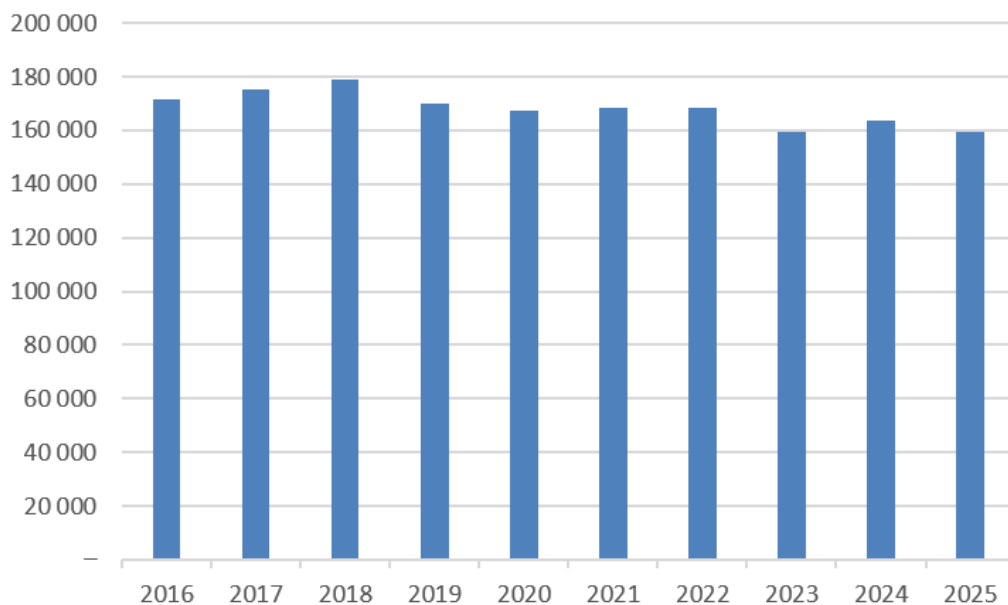
⁷ Trafikanalys (2026), *Sjötrafik 2025*, tabell 1.

Räknat som antalet besökande kryssningspassagerare har vi enligt statistiken en tydlig uppgång sedan år 2022. Samtidigt har antalet kryssningsresenärer fortfarande inte riktigt nått upp till nivån åren före pandemin.⁸ Det Stockholmsbaserade kryssningsfartyget Birka Gotlands verksamhet får sedan trafikstart 2024 påtagligt genomslag i statistiken genom att trafiken löper på året runt och vissa kryssningar innebär fler än ett anlöp till svensk hamn. År 2025 stod Birka Gotland för i storleksordningen 45 procent av antal kryssningsanlöp. För kryssningstrafiken, exklusive Birka Gotland, märks fortfarande en viss uppgång i antal anlöp mellan 2024 och 2025, medan antalet kryssningspassagerare däremot minskade något.

Trafikanalys statistik för 2026 års första kvartal visar små förändringar beträffande trafik och resande jämfört med motsvarande period året innan. Det totala antalet fartygsanlöp till svenska hamnar minskade med en halv procent, medan antalet passagerare ökade med knappt 2 procent.⁹

2.2 Godsvolymerna minskar

Efter att godshanteringen i svenska hamnar legat på en oförändrad nivå även under pandemin sjönk den år 2023 med cirka 5 procent. År 2024 steg den åter med knappt 3 procent för att år 2025 åter sjunka tillbaka till 2023 års nivå (se Figur 2.3). Den totala godshanteringen 2025 uppgick till knappt 160 miljoner ton.



Figur 2.3. Total godshandtering 2016 till 2025 i svenska hamnar. Tusentals ton.
Källa: Trafikanalys (2026), *Sjötrafik 2025*, tabell 6.

⁸ Antal besökande resenärer som stiger ombord eller avslutar sin kryssning i svensk hamn, Trafikanalys (2026), *Sjötrafik 2025*, tabell 2.

⁹ Trafikanalys (2026), *Sjötrafik 2026 – kvartal 1*, tabell 1.1 resp. 2.

Av den totala godshanteringen stod lossat gods år 2025 för 52 procent. Hantering av råolja och raffinerade petroleumprodukter i svenska hamnar sjönk med 6 procent jämfört med 2024.¹⁰

Efter att godsvolymererna "över kaj" i Sveriges största hamn Göteborg stigit under 2024 (+12 procent) sjönk de något under år 2025 (-4 procent). I de större hamnarna Helsingborg och Trelleborg var utveckling däremot positiv. Stockholms hamnar, liksom Hallands hamnar hade också en positiv utveckling avseende gods över kaj.¹¹

Under det första kvartalet 2026 ökade volymerna över kaj i svenska hamnar med drygt 3 procent jämfört med motsvarande kvartal året innan.¹²

¹⁰ Trafikanalys (2026), *Sjötrafik 2026*, tabell 8.1. och 8.2.

¹¹ Trafikanalys (2026), *Sjötrafik 2026*, tabell 20.

¹² Trafikanalys (2026), *Sjötrafik 2026 – kvartal 1*, tabell 6.

3 Svenska flottans utveckling

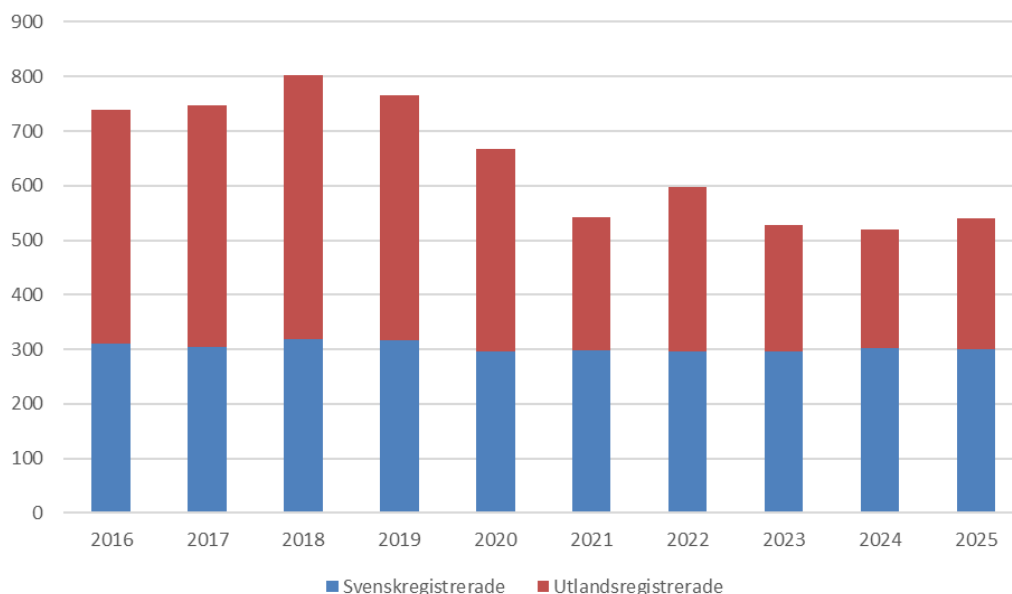
Här beskrivs utvecklingen för den flotta av fartyg som kontrolleras av svenska rederier, även kallat fartyg i svensk regi. Vi beskriver flottan i termer av antal fartyg, lastkapacitet och dess fördelning på olika register. Vi gör även en beskrivning av den svenskregistrerade flottans utveckling jämfört med vissa andra länders register.

3.1 Den svenskkontrollerade flottan

Den svenskkontrollerade handelsflottan omfattar dels fartyg som bär svensk flagg och är registrerade i Sverige, dels fartyg som är registrerade i ett annat land, men som ägs eller hyrs av svenska rederier och där den kommersiella driften sköts av ett bolag registrerat i Sverige.

Antalet svenskregistrerade fartyg ökade 2025

Antalet fartyg i den svenskkontrollerade flottan minskade mellan 2018 och 2021, men vände uppåt 2022 för att sedan åter sjunka. För år 2025 märks åter viss uppgång. Detta framgår av Figur 3.1 som visar summan av antalet svenskregistrerade och utlandsregistrerade fartyg (≥ 100 brutto) den sista december respektive år under perioden 2016 till 2025. Den svenskregistrerade delen av flottan är, i det här tidsperspektivet, stabil över tid, medan den utlandsregistrerade delen av flottan är mer fluktuerande.



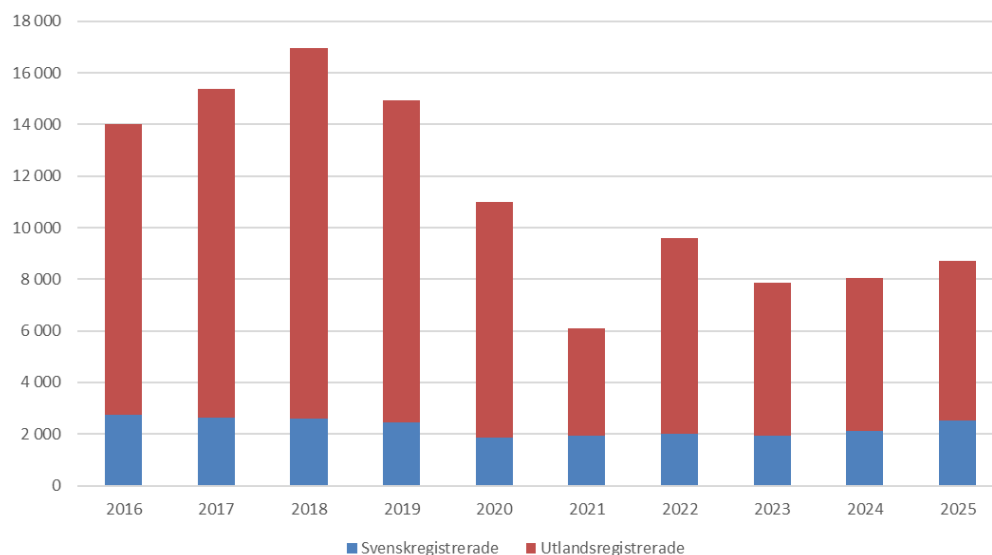
Figur 3.1. Den svenskkontrollerade flottan i termer av antal fartyg (≥ 100 bt) den 31 dec respektive år. Källa: Trafikanalys (2026). *Fartyg 2025*, tabell 5, justerad med utlandsägda fartyg i svenskt register för att behålla en jämförbarhet över tid efter definitionsändring 2021.¹³

¹³ Innan 2021 räknades även utlandsägda svenskregistrerade fartyg med i svensk regi. För jämförbarhetens skull redovisas här data baserat på denna definition från tidigare år, det vill säga inklusive utlandsägda svenskregistrerade fartyg. Dessa utgör cirka 6 procent av de svenskregistrerade fartygen.

Antalet svenskregistrerade fartyg i den svenskkontrollerade flottan var 2025 i princip oförändrat jämfört med året innan (-1 stycken), medan de utlandsregistrerade fartygen ökade i antal (+22 stycken). Sammantaget innebär det att den svenskkontrollerade flottan, räknat som antal fartyg, ökade med 4 procent. I sammanhanget bör det noteras att förhållandevis små förändringar i ägandestrukturen kan påverka om fartyg klassas som svenskkontrollerade och ge stort utslag i statistiken.¹⁴

Svenskregistrerade fartygs lastkapacitet ökade påtagligt

Figur 3.2 visar den sammanlagda lastkapaciteten för den svenskkontrollerade flottan den sista december respektive år under perioden 2016 till 2025. Det svenskregistrerade tonnaget ökade år 2025 med hela 19 procent jämfört med året innan. Det utlandsregistrerade tonnaget ökade samtidigt med 5 procent. Den sammantagna flottans brutto steg med 9 procent. Svenskregistrerade fartygs lastkapacitet låg år 2025 på sin högsta nivå under 2020-talet.



Figur 3.2. Den svenskkontrollerade flottan (≥100 brutto) i termer av lastkapacitet (tusental bt) den 31 december respektive år.

Källa: Trafikanalys (2026). Fartyg 2025, tabell 5, justerad med utlandsägda fartyg i svenskt register för att behålla en jämförbarhet över tid efter definitionsändring 2021.

Användningen av den svenskkontrollerade flottan

Ovan redovisar vi antalet fartyg i den svenskkontrollerade flottan i slutet av respektive år, men ett fartyg kan naturligtvis användas under en del av året utan att ingå i denna sista dagen på året. Tabell 3.1 visar de svenska rederiernas användning av fartyg de senaste tre åren, mätt i antal fartyg (≥100 bt) som använts någon gång under året.

Det övergripande mönstret liknar beskrivningen av den svenskkontrollerade flottan ovan. Antalet svenskregistrerade fartyg som använts har under senare år legat på en relativt konstant nivå. De utlandsregistrerade fartygens antal i svensk regi minskade dock från 2023 till 2024, för att därefter åter öka. Samtidigt har uthyrningen av fartyg ökat med ett par tiotal fartyg. Den totala förändringen i disponerade fartyg i svensk regi ökande 2025, efter att året

¹⁴ Fartyg som har både svenska och utländska delägare ingår i statistiken när det svenska ägandet är större än 50 procent. Trafikanalys (2026) Kvalitetsdeklaration för "Fartyg 2025 – svenska och utländska fartyg i svensk regi".

innan däremot ha minskat något. De svenskregistrerade fartygens andel av den disponerade flottan låg kvar på samma nivå 2025 som år 2023.

Tabell 3.1. Fartyg (≥100 bt) i svensk regi använda under någon del av året, antal. År 2023–2025.

	2023	2024	2025	Förändring 2023–2024	Förändring 2024–2025
Svenskregistrerade fartyg	303	311	310	+3 %	0 %
+ utlandsregistrerade fartyg	234	217	240	-7 %	+11 %
= Disponerade fartyg	537	528	550	-2 %	+4 %
varav svenskt register	56 %	59 %	56 %		
Uthyrda fartyg	26	55	50	+112 %	-9 %

Källa: Trafikanalys (2026). *Fartyg 2025*, tabell 14.

Not: Tabellen inkluderar fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade eller inhyrda.

Ett annat mått på användning, eller transportkapacitet, är hur många dagar respektive fartyg, med hänsyn taget till lastkapacitet, disponerats under ett år. Måttet benämns bruttodräktighetsdagar.¹⁵ Som framgår av Tabell 3.2 är mönstret det samma även med detta mått.

Användningen av det svenskregistrerade tonnaget ökade mellan 2023 och 2024 med 5 procent för att året efter fortsatt öka i ungefär samma omfattning. Medan antalet använda utlandsregistrerade *fartyg* (Tabell 3.1) ökade med 11 procent steg antal *bruttodräktighetsdagar* för utlandsregistrerade fartyg med mer måttliga 4 procent. Förklaringen torde ligga i att de utlandsregistrerade fartygen användes under kortare perioder år 2025 än året innan, snarare än att fartygen var mindre.

Det uthyrda tonnaget minskade år 2025 jämfört med 2024.

Tabell 3.2. Användning av tonnage (≥100 bt) i svensk regi år 2023–2025. Miljoner bruttodräktighetsdagar.

	2023	2024	2025	Förändring 2023–2024	Förändring 2024–2025
Svenskregistrerat tonnage	725	764	827	+5 %	+8 %
+ utlandsregistrerat tonnage	2 159	2 159	2 245	0 %	+4 %
= Disponerat tonnage	2 885	2 923	3 072	+1 %	+5 %
andel i svenskt register	25 %	26 %	27 %		
Uthyrst tonnage	347	512	471	+48 %	-8 %

Källa: Trafikanalys (2026). *Fartyg 2025*, tabell 15.

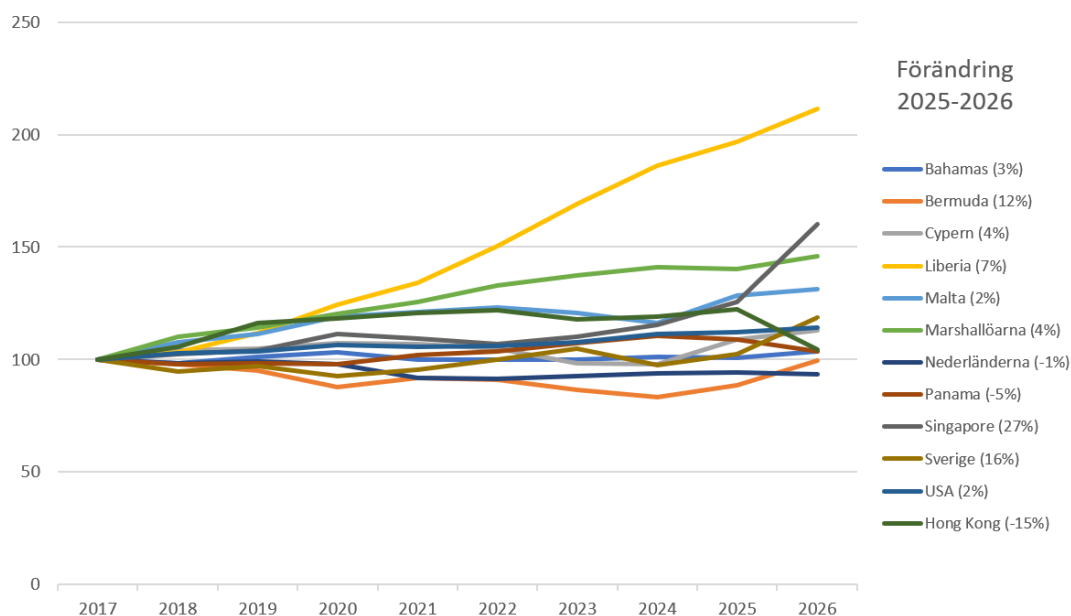
Not: Tabellen inkluderar fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade eller inhyrda.

¹⁵⁾ Bruttodräktighetsdagar är antal dagar som fartyget använts under året multiplicerat med dess brutto.

3.2 Det svenska registrets utveckling i en internationell jämförelse

Figur 3.3 redovisar utvecklingen för vissa större ickenordiska fartygsregister, varav cirka hälften tillhör de tio största registren i världen sett till bruttodräktighet.¹⁶

År 2025 befäste Liberia sin position med världens största register. Det näst största registret, Panamas register, förlorade däremot fem procent av sitt tonnage. Samtidigt skedde en omvälvande förändring i att fartyg i stor mängd lämnade Hong Kongs register, främst till förmån Singapores. Hong Kongs register minskade med hela 15 procent, medan Singapores ökade med 27 procent. Omflaggningarna skedde till följd av geopolitiska spänningar mellan USA och Kina, som ledde till att många redare befarade att Hong Kong-flagg skulle medföra konkurrensnackdelar vid anlöp till USA:s hamnar.



Figur 3.3. Indexerad utveckling för handelsflottan (≥100 brutto) 2017 till 2026 i ett urval större register och Sveriges (bruttodräktighet), samt procentuell förändring 2025 till 2026. Avser början av respektive år. Källa: UNCTADstat (2026). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual*.

För 2025 utmärker sig Sveriges fartygsregister genom en ökning som uppgick till 16 procent. Det gör också att det svenska registret, till skillnad från motsvarande figurer tidigare år, framstår som konkurrenskraftigt. Sett över perioden i sin helhet har det haft en positiv utveckling. Den positiva utvecklingen under det senaste året ligger också i linje med Trafikanalys statistik som redovisats ovan, enligt vilken det svenskregistrerade tonnaget ökade med 19 procent under 2025.¹⁷

Det har under större delen av tioårsperioden funnits en samvariation mellan registerstorlek och tillväxt. Under 2025 var det emellertid, som nämnts två, av dessa stora register som

¹⁶ UNCTADstat (2026). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual*.

¹⁷ Den officiella fartygsstatistiken från Trafikanalys avser slutet av respektive år och UNCTAD:s uppgifter för 2026 avser därmed ungefär samma tid som Trafikanalys uppgifter för 2025. Skillnader i definitioner och underliggande datakällor innebär att sifferuppgifterna skiljer sig något åt.

backade markant: Hong Kong och Panama. Av bekvämlighetsregistren¹⁸ har framför allt Liberia en i princip konstant och hög tillväxt under perioden.

Avseende de nordiska registren kan vi på ett övergripande plan konstatera att två länder har stora register: Danmark och Norge (inkl. deras internationella register), med ett samlat bruttotonnage på 23 respektive 20 miljoner. Registren i Sverige och Finland har ett totalt brutto som är ungefär en tiondel av det, 2,7 respektive 1,7 miljoner. Island har ett register av närmast obetydlig storlek (28 000 brutto). Av de nordiska registren var det endast Sveriges som växte under 2025.

¹⁸ Fartygsregister där rederier kan registrera sina fartyg för att dra nytta av mycket låga skatter, mindre strikta arbetsmiljöregler, lägre säkerhetskrav och billigare besättningar.

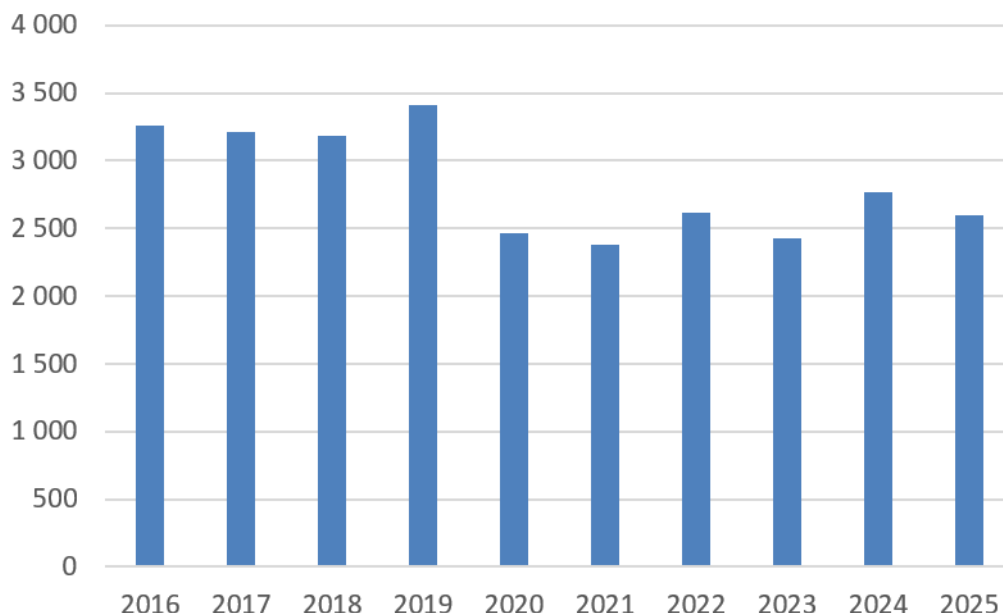
4 Sjöfartens arbetsmarknad och kompetensförsörjning

Hur sysselsättning och kompetens utvecklas inom svensk sjöfart och det marina klustret i övrigt är viktigt för framtida konkurrenskraft. Kapitlet redogör för utvecklingen av antalet ombordanställda vid svenskregistrerade handelsfartyg, sökande till och examinerade från kvalificerade svenska sjöfartsutbildningar, samt publicerade avhandlingar inom relevanta forskningsområden.

4.1 Antal ombordanställda

Färre ombordanställda 2025

Efter en tydlig nedgång i antalet ombordanställda i den svenskregistrerade handelsflottan under pandemiåren vände kurvan uppåt år 2022. Enligt den reviderade statistik för 2024 som redovisas här skedde en uppgång år 2024 (+14 procent). År 2025 minskade antalet ombordanställda åter, det med minus 6 procent eller i genomsnitt 170 ombordanställda per dag. Detta illustreras av Figur 4.1 som visar genomsnittligt antal ombordanställda per dag i svenskregistrerade handelsfartyg (civila fartyg för frakt- eller passagerartrafik). Nivån 2025 är fortfarande påtagligt lägre än före pandemin.



Figur 4.1. Genomsnittligt antal ombordanställda per dag på svenskregistrerade handelsfartyg (≥100 brutto), 2016 till 2025.

Källa: Trafikanalys (2026). *Fartyg 2025*, tabell 20.2.

Intendentur (restaurang, service, städ, m.m.) var med 2 600 genomsnittligt ombordanställda den största yrkeskategorin, följd av däckspersonal och fartygsbefäl (befälhavare och styrmän)

med 630 respektive 470 genomsnittligt ombordanställda. Maskinbefäl och maskinpersonal räknade, var för sig, mellan 200 och 300 ombordanställda per genomsnittlig dag under år 2025.

Liten ökning av andelen kvinnor bland ombordanställda

Räknat som genomsnittligt antal ombordanställda per dag har samtliga yrkeskategorier en högre andel män än kvinnor. Kategorierna fartygsbefäl, maskinbefäl och maskinpersonal är särskilt mansdominerade, vilket framgår av Tabell 4.1. Andelen kvinnor är förhållandevis hög inom intendentur.

Tabell 4.1. Andel kvinnor av de ombordanställda 2025, samt förändring 2024–2025 av genomsnittligt antal kvinnor som är ombordanställda per yrkeskategori och dag i svenskregistrerade handelsfartyg (≥100 bt).

	Andel kvinnor bland ombordanställda 2025	Förändring av antal ombordanställda kvinnor 2024–2025
Fartygsbefäl	6%	-1
Däckspersonal	16%	5
Maskinbefäl	2%	-1
Maskinpersonal	4%	2
Intendentur	45%	3
Totalt	23%	9

Källa: Trafikanalys (2026). *Fartyg 2025*, tabell 20.2.

Andelen kvinnor bland ombordanställda har enligt den reviderade statistiken ökat från 21 procent år 2024 till 23 procent år 2025. I absoluta tal motsvarar det i genomsnitt en ökning med 9 kvinnor som är ombordanställda per dag.

4.2 Kvalificerad sjöfartsutbildning

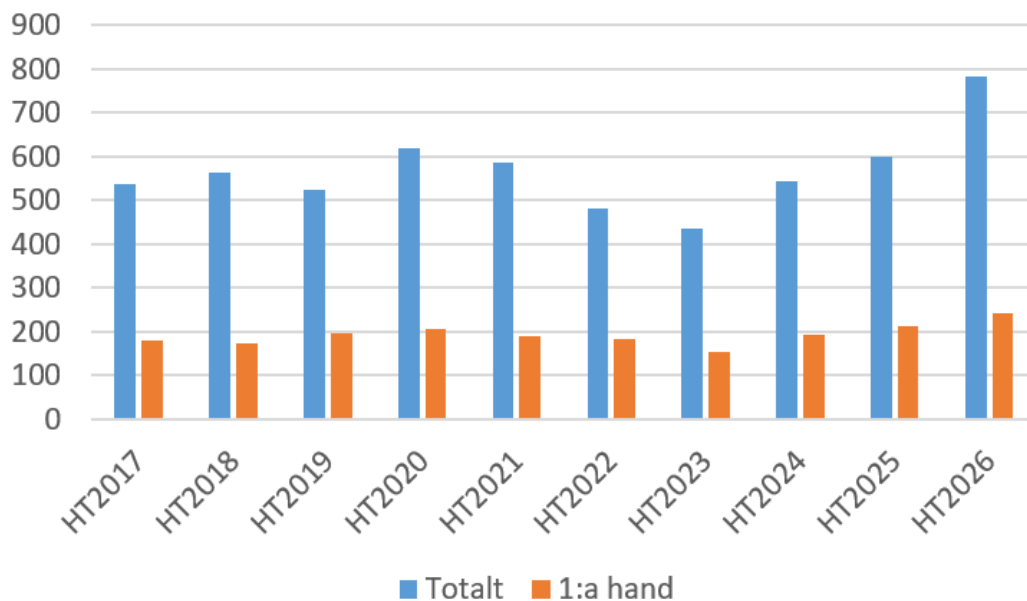
Kvalificerad sjöfartskompetens är av grundläggande betydelse för svensk sjöfarts konkurrenskraft. Det är också viktigt ur ett beredskapsperspektiv. Tillgång till denna kompetens är en förutsättning för att vi långsiktigt ska ha rederiverksamhet i Sverige och en svenskflaggad handelsflotta. Även andra relaterade verksamheter inom bland annat teknisk utveckling och försäkring skulle annars söka sig utomlands. Sjötransporter till och från svenska hamnar skulle fortgå, men inte på svenska kölar och transporternas kvalitet skulle riskera att försämrast.¹⁹

Antalet sökande till sjöfartsutbildningarna är en indikator på framtidens tillgång på kvalificerat sjöfolk. I Sverige finns kvalificerad grundläggande sjöfartsutbildning vid Chalmers tekniska högskola och vid Linnéuniversitetet. Forskarutbildning inom relevanta områden ges vid flera lärosäten i Sverige.

¹⁹ Eriksson (2020).

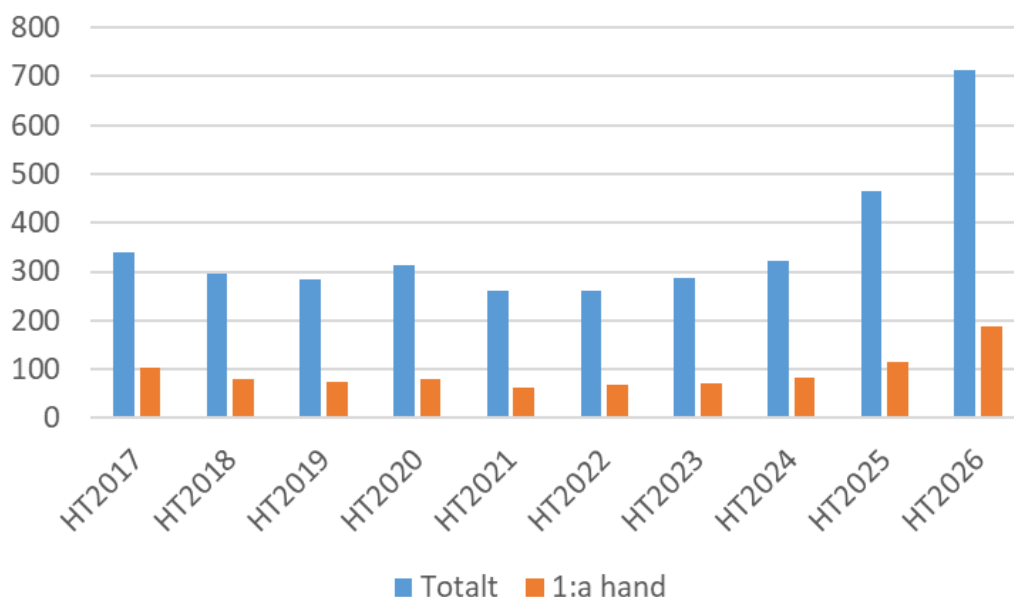
Antalet sökande till de kvalificerade sjöfartsutbildningarna ökar

Figur 4.2 visar det totala antalet sökande samt förstahandssökande till sjökaptensutbildningarna summerat för de båda lärosätena. Inför höstterminen 2026 ökade både totalt antal sökanden och förstahandssökande jämfört med året tidigare. Antal sökanden till sjökaptensprogrammen är det högsta under den senaste tioårsperioden. Under perioden har det samtidigt skett en ökning av andelen kvinnor av de sökande. År 2017 var andelen kvinnor som sökte 18 procent för att år 2026 vara 22 procent.



Figur 4.2. Sökande till sjökaptensprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet 2017–2026.
Källa: UHR (2026).

Sjöingenjörsprogrammen försörjer Sverige med framtidens maskinbefäl och maskinister. Under flera år låg totalt antalet sökande under 300 personer per år för att under de senaste två åren ha ökat påtagligt. Inför hösten 2026 uppgick det totala antalet sökande till sjöingenjörsprogrammen till strax över 700. Även antalet förstahandssökanden har ökat. Inför höstterminen 2026 ökade antalet sökande till denna utbildning vid både Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet (Figur 4.3).

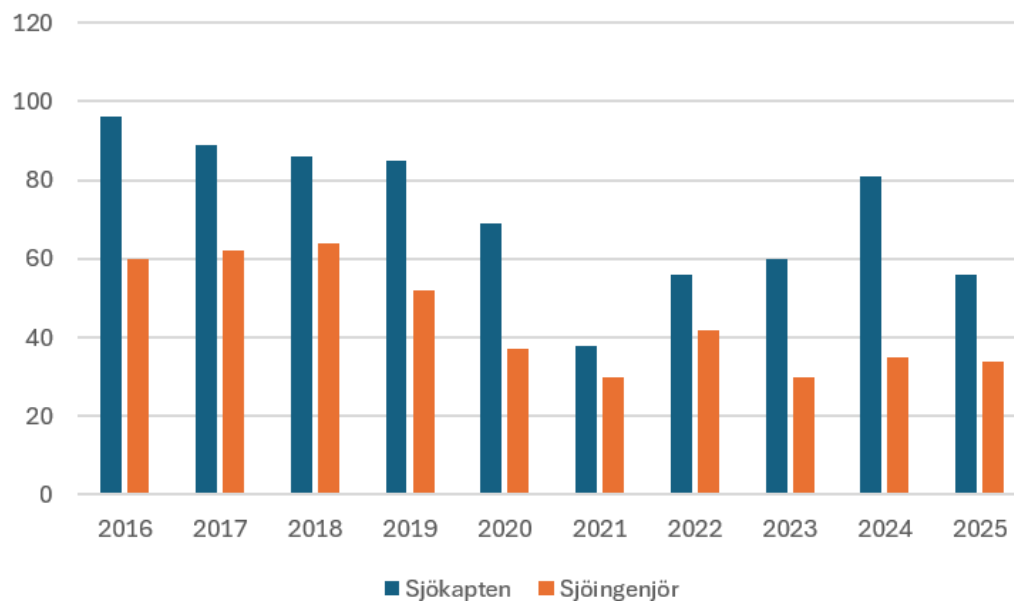


Figur 4.3. Sökande till sjöingenjörsprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet 2017 till 2026.
Källa: UHR (2026).

Antalet kvinnor som sökt till sjöingenjörsprogrammen har under den senaste 10-årsperioden varierat mellan 29 (2018) och 104 (2026). Andelen sökanden som är kvinnor har legat på en andel mellan 10 och 20 procent.

Färre examinerade från sjöfartsutbildningarna efter ett starkt fjolår

Antalet examinerade sjökaptener föll år 2025 vid både Chalmers och Linnéuniversitetet jämfört med året innan och låg sammantaget på samma nivå som för åren 2022 och 2023. Antalet examinerade sjöingenjörer ligger kvar på den lägre nivå som karaktäriserat 2020-talet.



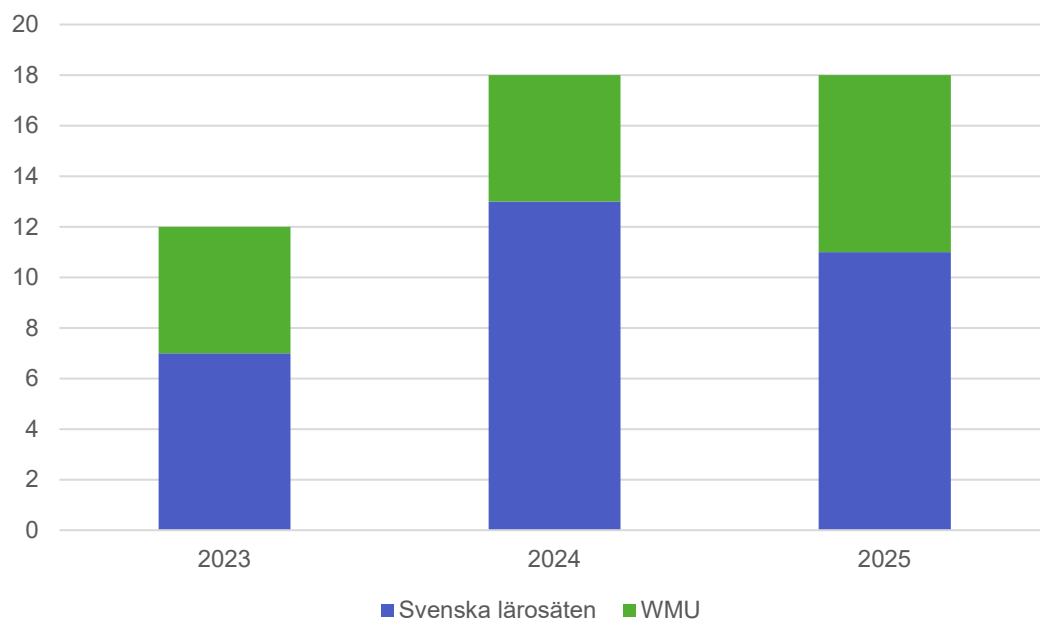
Figur 4.4. Antal utfärdade examina på sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningarna i Sverige 2016 till 2025.
Källa: Sjöfartshögskolornas årsredovisningar.

Forskarutbildning²⁰

Vid sidan av den kompetens som byggs upp genom relevanta grundutbildningar är forskarutbildning viktig för sjöfartsklustret. Forskarutbildning inom området sker dels vid traditionella svenska lärosäten, dels vid World Maritime University (WMU) i Malmö. WMU är en särskild myndighet under IMO och FN. Huvuddelen av WMU:s studenter kommer från andra länder och lämnar normalt Sverige efter genomförd utbildning. Den kompetens som byggs upp genom deras forskning stannar därför inte i samma utsträckning i Sverige som det kunnande som byggs upp vid svenska lärosäten.

De avhandlingar som här har klassats som specifikt relevant kompetens för den svenska sjöfartens konkurrenskraft och omfattas av sammanställningen har olika ämnesinriktning. Sammanställningen omfattar både licentiats- och doktorsavhandlingar. Under år 2024, liksom år 2025, publicerades 18 avhandlingar som bedömts relevanta i sammanhanget, se Figur 4.5. Under första delen av 2026 har sju avhandlingar inom området publicerats.

Med 23 avhandlingar är Chalmers tekniska högskola det svenska lärosäte som under denna tid dominerat forskarutbildningen inom sjöfartsområdet. På andra plats kommer Linköpings universitet med sex avhandlingar.



Figur 4.5. Antal publicerade avhandlingar inom sjöfartsområdet i Sverige 2023 till 2025. Källa: Bearbetning av Engström (2024–2026), "Forskningsspecial".

²⁰ Baseras på Engström (2024–2026). Trafikverket, "Forskningsspecial", har publicerats två gånger per år, med stöd av underlagsdata från VTI:s bibliotekstjänst. Vissa justeringar av hur avhandlingar klassificerats har skett.

5 Europeiska och internationella klimatregelverk

EU har beslutat om en klimatlag med klimatmål som bl.a. innebär att EU:s utsläpp ska minska med minst 55 procent till 2030 jämfört med 1990 års nivå och att EU ska bli klimatneutralt senast 2050. Kommissionen presenterade 2021 ett paket med lagförslag, EU:s 55 procent-paket, för att nå de beslutade målen. Den beslutade lagstiftningen består av sammanlänkade styrmedel, varav flera har direkt bäring på sjöfarten. Samtidigt som vissa justeringar i regelverket har föreslagits under 2026 fortgår implementering av det, något som är påtagligt för sjöfarten.

Parallellt med EU har IMO tagit fram ett förslag till ramverk för successiv omställning av internationell sjöfart. Beslut om införande av regelverket har dock hittills hindrats, framför allt av USA.

5.1 Större fartyg fullt ut implementerade i EU:s utsläppshandelssystem

I fjolårets redovisning av föreliggande uppdrag gavs motsvarande avsnitt rubriken *”Sjöfarten i ett alltmer ambitiöst utsläppshandelssystem”*. I år finns det tecken som talar för att utvecklingen av utsläppshandelssystemet²¹ kan gå lite i motsatt riktning. Kommissionen har i juli 2026 bl.a. föreslagit att antalet utsläppsrätter som årligen ställs ut ska minska i lägre takt än gällande lagstiftning föreskriver och att färre utsläppsrätter ska annulleras om det råder överskott på marknaden.²² Företrädare för den svenska regeringen har emellertid tagit avstånd från förändringar som sänker priserna på utsläppsrätter och därmed minskar marknadsvärdet för lösningar med lägre utsläpp.²³ Kommissionens ambition är att det förslag de lagt på bordet ska vara färdigbehandlat under första kvartalet 2027.²⁴

Bland de justeringar av utsläppshandelssystemet som Kommissionen lagt fram finns förändringar som specifikt rör sjöfart. Dessa går i lite olika riktningar och innebär ökade krav på vissa sjöfartssegment och minskade krav för andra. Förslagen beskrivs nedan.

EU:s utsläppshandelssystem EU ETS 1 har gradvis utvidgas till att från och med 2026 omfatta alla koldioxidutsläpp från sjötransporter med fartyg med ett brutto på minst 5 000, jämfört med 70 procent år 2025. Samtidigt omfattas från och med i år även sjöfartens utsläpp av metan och dikväveoxid för första året av systemet.

5.1.1 Metan och lustgas

Det faktum att utsläppshandelssystem, för sjöfartens del, utvidgas från att endast omfatta koldioxidutsläpp till att också omfatta metan och lustgas (koldioxidekvivalenter) har måttlig

²¹ EU dir 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen.

²² Europeiska kommissionen (2026).

²³ Se exv. SVT (2026-07-17). *EU-kommissionen vill minska klimatkraven på industrin*.

²⁴ Europeiska kommissionen (2026), s. 2.

ekonomisk betydelse för fartyg som drivs med fossil olja. Deras kostnader stiger däremot markant år 2026 genom att utsläppsrätter motsvarande 100 procent av koldioxidutsläppen för första gången ska överlämnas.

För LNG-drivna fartyg är bilden en annan. Där kan den ökade kostnaden för metan vara av samma storleksordning som den ökade kostnaden till följd av att koldioxidutsläppen nu debiteras full ut. Den tekniska orsaken till detta är att LNG till stor del består av metan och att gasen i fråga har hög förbränningstemperatur, vilken gör att en viss del passerar motorn och avgassystemet oförbränd. Hur stort detta s.k. metanslip är beror på motortyp och förbränningsteknik. Samtidigt har metan en växthuseffekt som är mycket högre än koldioxid. Då även biogas till stor del består av metan innebär det att även motorer som drivs med biogas belastas av utsläppshandelssystemet.

Fram till år 2025 favoriserades LNG-drivna fartyg generellt av utsläppshandelssystemet. Från och med 2026 är det inte nödvändigtvis så, men LNG-drift med god teknik, som ger små metanslip kommer fortsatt att vara fördelaktiga. Biodiesel och elektricitet kommer att gynnas påtagligt relativt fossila drivmedel till följd av de förändringar som sker i utsläppshandelssystemet från 2026.²⁵

5.1.2 Ö-undantaget

Medlemsstater har enligt nu gällande lagstiftning möjlighet att fram till och med 2030 undanta inhemsk sjöfart till och från öar med färre än 200 000 invånare från utsläppsrättshandelssystemet. Kommissionen har dock föreslagit att undantaget ska möjliggöras till 31 december med år 2035.²⁶

Sverige har sedan tidigare beslutat nyttja den möjligheten avseende Gotlandstrafiken. Finland har på motsvarande sätt nyttjat undantaget för trafik mellan det finska fastlandet och Åland. Det gör att trafik mellan Stockholmsregionen och fasta Finland endast behöver överlämna utsläppsrätter för den del av resan som går mellan svensk och åländsk hamn, medan delen mellan Åland och fasta Finland faller utanför utsläppshandeln. När ö-undantaget upphör innebär det att kostnaden för utsläppsrätter i stora drag fördubblas för trafiken mellan Åbo/Nådendal och Sverige, givet dagens trafikupplägg och drivmedelsmix. För den Finlandstrafik som går från Stockholm till Helsingfors blir kostnadsökningen större än så.²⁷

5.1.3 Konkurrens mellan fartygsstorlekar

En åtminstone teoretiskt möjlig konsekvens av regelverket är att storleksmässigt mindre fartyg kan brukas i högre grad, för att de seglar under gränsen för direktivets tillämpning. Det är en risk som också nämns i direktivtexten och som föranlett krav på att EU-kommissionen analyserar alternativet att även inkludera utsläpp från fartyg med lägre bruttodräktighet. I de revideringsförslag som Kommissionen nu lagt fram föreslås att också vissa mindre fartyg ska omfattas av utsläppshandelssystemet. De fartygstyper som föreslås omfattas är passagerar- och ropax-fartyg.²⁸ Senast den 31 december 2031 ska Kommissionen enligt förslaget presentera hur en sådan reglering bör utformas.²⁹

Risken för att sjöfartssektorn anpassar sig genom att använda mindre fartyg är enligt Trafikanalys bedömning begränsad. Det finns påtagliga stordriftsfördelar inom sjöfart som

²⁵ Normec Verifavia (2025-8-12).

²⁶ Europeiska kommissionen (2026), s. 23.

²⁷ Egna beräkningar baserad på MRV-data.

²⁸ Europeiska kommissionen (2026), s. 36.

²⁹ Europeiska kommissionen (2026), s. 70.

riskerar att göra den typen av anpassningar kostsamma. Det förefaller också osannolikt att det skulle byggas nya fartyg (s.k. paragrafare) som optimeras för att klassas under storleksgränsen 5 000 brutto av detta skäl.

5.1.4 Konkurrens mot andra trafikslag

Att sjöfarten omfattas i utsläppsrättshandeln kan innebära att sjöfart i någon utsträckning blir dyrare än den annars skulle ha varit. Det kan i någon mån balanseras om medlemsstaterna använder medel som flyter in från utsläppshandelssystemet till att bidra också till sjöfartens omställningsåtgärder. Totalt innebär utsläppshandelssystemet att utgiftsmassan kan komma att öka med miljardbelopp för sjöfart som angör svensk hamn. Kostnadsökningarna för enskilda fartyg varierar med förutsättningar.

Konkurrensytorna mellan vägtrafik och sjöfart är små. Det gäller i synnerhet fartyg större än 5 000, men även mindre fartyg. Fr.o.m. 2028 ska även vägtrafik omfattas av utsläppshandel. Det talar sammantaget för att risken för att sjöfart förlorar marknadsandelar till vägtrafik till följd av utsläppshandeln är måttlig.

5.1.5 Konkurrens mellan fartyg

Ökade drivmedelsrelaterade kostnader gör att moderna, energieffektiva fartyg gynnas jämfört med tonnage med sämre prestanda.

Fartyg med förutsättningar att använda icke-fossila drivmedel bör också komma att ha fördelar, samtidigt som de många gånger är svåra att värdera då tillgången på alternativ energi är oklar. Tekniskt näraliggande lösningar är i många fall biodiesel respektive biogas, samtidigt som framtiden får utvisa om de blir ekonomiskt konkurrenskraftiga. Att söka använda landström³⁰ och laddström³¹ i större utsträckning blir under alla omständigheter en viktig anpassning för många, samtidigt som förutsättningarna att dra nytta av den möjligheten varierar med infrastruktur i hamnen, liksom med utrustning ombord, liggtid i hamn och aktuellt elpris. EU-förordningen AFIR, som diskuteras nedan lägger en bas för landström som måste tillhandahållas i vissa hamnar.

Fartyg som har möjlighet att anpassa rutt (för kortare distans eller för att beakta väderförutsättningar) och sänka sin hastighet kan potentiellt påverkas i mindre utsträckning än annan trafik.

Fartyg som är anpassade för att också kunna köra i is (s.k. isklassade fartyg) har bl.a. kraftigare maskineri, stabilare skrov och stadigare roder. Det innebär att dessa fartyg blir tyngre och därmed kräver mer bunker för sin framdrift. Mot den bakgrunden har dessa fartyg, genom ett tillfälligt undantag, behövt överlämna 5 procent färre utsläppsrätter än vad som motsvarar deras faktiska utsläpp. Kommissionen föreslår nu att det undantaget förlängs med fem år och ska då gälla till och med år 2035. Förslaget lämnar öppen för förlängning av nedsättningen ytterligare.³²

Enligt Kommissionens förslag till ändring av utsläppshandelsdirektivet ges sjöfartssektorerna i EU:s minst utvecklade länder och små ö-stater, fram till 2025, ett särskilt stöd för omställning.

³⁰ El via anslutning vid kaj som används av fartyg när de ligger i hamn. På engelska används begreppet "Onshore Power Supply" (OPS).

³¹ El via anslutning vid kaj som används för att ladda batterier ombord på fartyg och som används till sjöss.

³² Europeiska kommissionen (2026), s. 70.

Stödet är begränsat till 0,9 miljoner utsläppsrätter, men kan i någon mån påverka konkurrens-situationen på sjöfartsmarknaden.³³

Konkurrens med tredjelandshamnar

Flera medlemsstater har uttryckt en oro för att utsläppshandelssystem kan leda till att vissa anlop och viss hamnverksamhet omlokaliseras till hamnar som ligger utanför EU och därför påverkas mindre av EU-ETS. Medlemsstaterna har uppmanat EU-kommissionen att bevaka utvecklingen och vid behov vidta åtgärder för att motverka sådana anpassningar.³⁴ Åtminstone så länge sanktionerna mot Ryssland gäller, finns knappast några sådana konkurrerande hamnar i svenskt närområde. Risken för sådan tredjelandskonkurrens bedöms således som liten för svensk del.

Kommissionen har emellertid identifierat att fartyg på andra håll i unionen faktiskt anpassat sina ruttor så att oceanfart angjort en hamn nära EU, snarare än att gå direkt till EU-hamn, för att därigenom minska mängden utsläppsrätter som behöver överlämnas för resan. Problematiken hänförs specifikt till containertrafik.³⁵ För att motverka sådana anpassningar har Kommissionen föreslagit skärpta regler innebärande att definitionen av "port of call" skärps och fler hamnar utanför EU inkluderas i den existerande övervakningen.

EU:s innovationsfond

EU:s innovationsfond, som finansieras med intäkter från utsläppshandelssystemet, stödjer investeringar för att fasa ut fossila bränslen även inom sjötransporter, inbegripet investeringar i energieffektivitet för fartyg, hamnar och närsjöfart, elektrifiering av sektorn samt hållbara alternativa bränslen såsom vätgas och ammoniak framställda ur förnybara energikällor. Även utsläppsfri framdrivningsteknik, såsom vindteknik och innovationer som minskar utsläppen från isklassade fartyg, kan erhålla stöd från fonden.

Medlemsstaterna poängterade också, i sina rådslutsatser med anledning EU hamnstrategi, betydelsen av att medel från ETS-systemet även används till sjöfartens omställning genom åtgärder i sektorns hela värdekedja.³⁶

5.1.6 SMAP – Sustainable Maritime Alternative Propulsion

Kommissionen efterlyser samtidigt en starkare och tydligare koppling mellan medlemsstaternas försäljning av utsläppsrätter och stöd till omställning.³⁷ Skilda mekanismer föreslås för att åstadkomma detta. Ett särskilt stödsystem föreslås för att återföra intäkter från utsläppshandeln till sjöfartssektorn. Det benämns *SMAP – Sustainable Maritime Alternative Propulsion* och avses täcka delar av merkostnaden för att använda hållbara bränslen och ny, utsläppssnål teknik ombord. Upp till 110 miljoner utsläppsrätter sätts av för ändamålet och ska kunna stödja också fartyg med ett brutto under 5 000, men över 400. En grundprincip är att de bränslen och den teknik som ges stöd ska ha sitt ursprung i EU eller i ett tredje land med lika ambitiös klimatpolitik.³⁸

³³ Europeiska kommissionen (2026), s. 69.

³⁴ Europeiska unionens råd (2026), punkt 50.

³⁵ Europeiska kommissionen (2026), s. 66.

³⁶ Europeiska unionens råd (2026), punkt 48.

³⁷ Europeiska kommissionen (2026), s. 4.

³⁸ Europeiska kommissionen (2026), s. 67 f.f.

5.2 FuelEU Maritime – för koldioxidsnåla bränslen inom sjöfarten³⁹

FuelEU Maritime trädde i kraft 1 januari 2025 och syftar till att öka andelen drivmedel med låga fossila koldioxidutsläpp inom sjöfarten. Lagstiftningen gäller även i detta fall fartyg med ett brutto över 5 000 och avser fartygs förbrukning till sjöss så väl som i hamn i EU. Det omfattar även förbrukning under halva resan till eller från hamn utanför EU.

Styrmedlet ger incitament att öka **andelen** förnybara drivmedel inom sjöfarten. Däremot ger det ingen direkt styrning för anpassningar genom lägre hastighet (slow steaming) eller exempelvis val av kortare rutter. En utgångspunkt för regelverket är ett referensvärde för fossila koldioxidutsläpp per använd energienhet. Referensnivån sänks successivt över tid. El som leds över kaj definieras enligt regelverket som emissionsfri. Lagstiftningen innehåller också vissa särskilda incitament för flytande och gasformiga bränslen vars energiinnehåll kommer från andra förnybara energikällor än biomassa. Det sker genom en kombination av bonus och krav.

Fartyg som redan använder alternativa drivmedel och/eller har god emissionsprestanda behöver inte, åtminstone inte till en början, göra ytterligare anpassningar till följd av styrmedlet. Tvärtom kan de dra nytta av lagstiftningens möjlighet att "poola" sådana fartyg med fartyg med sämre emissionsprestanda – inom eget rederi eller med fartyg med annan ägare. På så sätt kan "överensstämmelseöverskott" säljas till fartyg där anpassningar är dyra och bidra till att finansiera tekniska lösningar med små fossila koldioxidutsläpp. Bl.a. Gasum och Furetank har skapat marknadsplatser för sådan handel. Under 2025, det första året lagstiftningen som var i kraft, var det över 90 procent av fartygen som anslöt sig till en pool för att uppfylla regelverket.⁴⁰

Kommissionen har föreslagit att förenkla reglerna för övervakning, rapportering och verifiering (MRV)⁴¹ kopplat till FuelEU Maritime. Genom att samordna redovisningen med EU-ETS ska den administrativa bördan för rederierna minskas.

5.2.1 Konsekvenser för fartygsflottan

För många fartyg och redare kommer de anpassningar som görs till följd av EU ETS att räcka för att kraven i FuelEU Maritime ska uppfyllas, åtminstone fram till 1 januari 2040 när kraven höjs mer påtagligt. Fartyg med sämre emissionsprestanda kan komma att lämna europeiska vatten eller huggas upp tidigare än annars vore fallet. I någon mån kan också fartyg med sämre emissionsprestanda, under 5 000 brutto, gynnas på bekostnad av större fartyg.

5.2.2 Landström blir mer attraktivt

I princip bör lagstiftningen också kunna påverka konkurrenskraften mellan hamnar. Trafiken till och från skilda hamnar avgörs naturligtvis främst av de behov som finns i hamnens omland och hamnens eventuella funktion som nav för omlastning fartyg emellan. Samtidigt kommer hamnar med god tillgång till landström att kunna erbjuda sina kunder ett mervärde. Regelverket gör land- och laddanslutning för el i hamn mer attraktivt. I princip kan alla fartyg väntas efterfråga och nyttja sådana möjligheter i den utsträckning som landinfrastruktur och

³⁹ EU Förordning 2023/1805.

⁴⁰ DNV (2026), s. 15, Ship & Bunker (07-08-2026) World News.

⁴¹ EU, Genomförandeförordning (EU) 2018/26.

ombordutrustning tillåter. Fartyg som kan säkerställa en större del av energiförbrukningen genom el över kaj gynnas framför dem som inte har den möjligheten.

5.2.3 Alternativa drivmedel gynnas – på sikt kan det bli dyrt

I en analys som publicerats av DNV dras slutsatsen att FuelEU Maritime, tack vare möjligheten att sälja överprestationer, kan ge ett lyft för mer ambitiösa anpassningar såsom e-metanoldrift. Det gäller enligt analysen framför allt under en övergångsperiod (2025 till 2029) när reduktionskraven fortfarande är måttliga så att de ger redare som väljer ambitiösa anpassningar betydande överprestationer som kan säljas i en pool.⁴²

5.2.4 Den stora utmaningen kan skönjas vid horisonten

På längre sikt, framför allt från 2040 och framåt, är det möjligt att förordningen kommer att öka kostnaderna för sjöfarten betydligt. Idag är det svårt att se billiga åtgärder för att åstadkomma långtgående omställning inom sjöfarten, samtidigt som FuelEU Maritime ställer specifika krav på anpassningar i den egna sektorn. Det går inte på längre sikt att fullt ut dra nytta av lägre anpassningskostnader i andra sektorer genom att köpa utsläppsrätter. Teknikutvecklingen under den kommande 15-årsperioden gör naturligtvis att de ekonomiska förutsättningarna då bör vara annorlunda. Inte minst i detta mer långsiktiga perspektiv framstår det som angeläget med åtgärder för ökad samverkan i arbetet med produktion och distribution av fossilfria drivmedel för bl.a. sjöfarten, som aviseras i regeringens klimathandlingsplan.⁴³ Vidare svenskt analysarbete inom området redovisas i avsnitt 5.7 nedan. Även den *Investeringsplan för hållbara transporter* som Kommissionen lade fram i november 2025 (se nedan) är viktig ur detta perspektiv.

5.3 Infrastruktur för alternativa drivmedel – AFIR

EU-förordningen AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) avser utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel. Hamnar som angörs av fartygssegmenten färjor, kryssningsfartyg och containerfartyg med ett brutto över 5 000 berörs. Har sådan trafik tillräcklig omfattning ska medlemsstaterna säkerställa att givna mål nås, samt att nationella handlingsplaner och rapporteringsmekanismer tas fram.

Nämnda begränsningar i förordningens tillämpning innebär att den idag inte har bäring på svenska inlandshamnar. Ingen hamn i Väneren påverkas då de fartyg som trafikerar dem faller under gränsen för lagens tillämpning (5 000 brutto). Trafik till Mälarhamnar med fartyg som berörs av regelverket är idag så begränsad att också de faller utanför EU-förordningens kriterium för trafikens omfattning.

De hamnar som har tillräcklig trafik för att omfattas av målen ska från och med den sista december 2029 ha kapacitet att tillhandahålla landström till minst 90 procent av anlöpen med container-, RoPax- respektive passagerarfartyg över 5 000 brutto. AFIR kräver högspänningsanslutning (6,6 eller 11 kV) vilket ger tillräcklig energi för landström även för stora fartyg, men som laddström är effekten begränsad.

⁴² DNV (2024).

⁴³ Regeringen (2024), Skrivelse 2023/24:59, s. 179 ff.

Sverige ges, liksom övriga medlemsstater, också i uppgift att säkerställa att ett "lämpligt antal" tankningspunkter för flytande metan (LNG/LBG) anläggs i kusthamnar i TEN-T:s stomnät. Medlemsstaterna ges förtroende att själva avgöra vad som är lämpligt.

Kraven berör ett knappt tjugotal av våra större färjehamnar.⁴⁴ Genomgående omfattas också färjetrafikens utländska destinationshamnar av förordningen. De tre svenska hamnar som sannolikt också berörs av kraven avseende kryssningsfartyg⁴⁵ tillhör alla gruppen berörda färjehamnar. Baserat på historiska uppgifter berörs även fem containerhamnar.⁴⁶ För Göteborgs del är trafiken för samtliga tre fartygssegment så stor att hamnen ska vara utrustad för att kunna tillhandahålla landströmsförsörjning för minst 90 procent av anlöpen inom respektive segment. Förändrade trafikeringssmönster under 2025 har inneburit att sammanlagt fyra nya hamnar tillkommit, medan en hamn, till följd av minskad trafik, avförts från listan.

Regelverket ställer krav på medlemsstaterna och inte direkt på hamnarna. Staterna bestämmer själva hur de ska säkerställa att förändringarna kommer till stånd. I mars 2026 presenterade regeringen Sveriges handlingsprogram i enlighet med AFIR. Handlingsprogrammet gör en lägesbeskrivning men specificerar inte eventuellt behov av ytterligare åtgärder för att svenska hamnar ska uppfylla regelverket.⁴⁷ Regeringen har dock skapat förutsättningar för ett stöd till elinfrastruktur i hamnar.⁴⁸

Energimyndigheten har regeringens uppdrag att löpande ta fram underlag för och bistå i arbetet med det svenska handlingsprogrammet. Uppdraget specificerar uppgifter fram till den 31 mars 2030.⁴⁹

AFIR-regelverkets träffbild avseende andel koldioxidutsläpp som omfattas beror på vilket perspektiv som väljs vilket illustreras av Figur 5.1. Beaktas bara de fartyg som direkt pekas ut av regelverket och begränsas till de utsläpp som sker när de ligger vid kaj motsvarar det ca fem procent av den svenska sjöfartens samlade koldioxidutsläpp. Regelverket kan emellertid även skapa potential för dessa fartyg att ladda batterier ombord och köra på el i samband med hamnanlöp. Om vi bortser från effektbegränsningar i laddinfrastrukturen är potentialen i det perspektivet cirka 30 procent av sjöfartens totala utsläpp. Om även de fartyg (andra kategorier och fartyg under 5 000 BT) som inte omfattas av regelverket beaktas, men som principiellt ändå kan använda den elinfrastruktur som byggs upp i berörda hamnar, stiger potentialen till närmare 40 procent. Regelverket har med andra ord begränsad direkt träffbild, men det har potential att "sprida ringar på vattnet".

⁴⁴ Baserat på senaste tre års hamnstatistik bedöms regelverket gälla följande färjehamnar: Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Kapellskär, Karlshamn, Karlskrona, Norvik, Oskarshamn, Stockholm, Nynäshamn, Strömstad, Trelleborg, Umeå, Visby och Ystad. Därtill kommer eventuella hamnar som inte separatredovisas i statistiken. Grisslehamn och Malmö torde kan vara exempel på en sådana hamnar. Generellt sett korta hamnuppehåll i Grisslehamn kan göra att hamnen mot den bakgrunden faller utanför kraven.

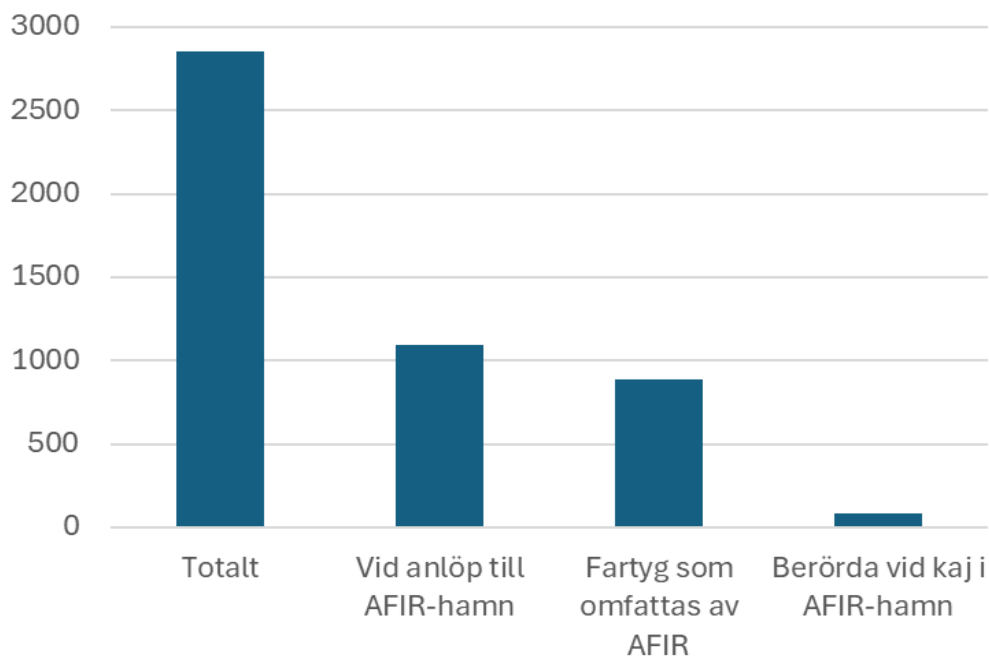
⁴⁵ Stockholm, Göteborg och Visby.

⁴⁶ Gävle, Göteborg, Halmstad, Helsingborg och Norrköping. Norvik har hittills inte haft tillräcklig trafik, men ligger nära gränsen och har ambitionen att attrahera ökad trafik.

⁴⁷ Regeringen (2026-03-19).

⁴⁸ SFS, *Förordning (2022:107)*.

⁴⁹ Regeringen (2024-05-02).



Figur 5.1. AFIR-regelverkets träffbild. Totala utsläpp av koldioxid, i svensk ekonomisk från sjöfart på svenska hamnar; totalt, i samband med anlöp till AFIR-hamnar, begränsat till fartyg som omfattas av AFIR respektive de senare fartygens utsläpp vid kaj, tusentals ton 2024.
Källa: Bearbetning av SMHI (2025).

5.3.1 Konsekvenser för hamnar

Det går inte att räkna med att de förändringar som AFIR föreskriver spontant kommer ske till följd av affärsmässiga beslut av hamnarna. Vissa hamnar, med begränsad trafik, kanske inte kommer att ha råd att själva bära de kostnader anpassningarna vore förknippade med. Någon form av statligt stöd kan krävas. Energimyndigheten har också under sommaren 2026 aviserat ett stöd för uppförande av laddningsinfrastruktur i hamnar.⁵⁰ Generellt kan också konstateras att marknadsnyttan av el över kaj blir större till följd av att viss sjöfart full ut implementeras i utsläppshandel och FuelEU Maritime.

I den utsträckning hamnar tvingas göra investeringar i anläggningar för landström som likafullt inte går att räkna hem kommersiellt (med eller utan stöd) innebär det i någon utsträckning en belastning för hamnen och normalt även för den trafik som angör hamnen. Det kan också i någon mån påverka sjöfartens konkurrenssituation negativt. Om nya landanslutningar kommer till stånd med hjälp av stöd, blir det rimligen en fördel för hamnen och för fartyg som angör hamnen. I vilken utsträckning förordningen påverkar sjöfartens konkurrenskraft beror med andra ord på hur Sverige och andra medlemsstater som trafiken berör väljer att implementera regelverket. Det gäller också frågan om det möjligen kan bli någon förskjutning i konkurrenskraft mellan de hamnar som omfattas av regelverket i förhållande till dem som faller utanför.

⁵⁰ Energimyndigheten (2026-06-24).

5.4 Investeringsplan för hållbara transporter⁵¹

EU-kommissionen konstaterar i den investeringsplan för hållbara transporter som lades fram i oktober 2025 att det krävs betydande investeringar i förnybara och koldioxidsnåla sjöfartsbränslen till 2035 för att främja implementeringen av beslutade styrmedel. Den största delen av dessa investeringar behöver enligt Kommissionen finansieras av den privata sektorn, men det bedöms samtidigt krävas stöd både på EU-nivå och på nationell nivå. Planen redovisar ambitionen att mobilisera EU-medel särskilt från InvestEU, ovan nämnda innovationsfond, samt från Horisont Europa. Projekt ska genomföras i samarbete med medlemsstaterna och göra det möjligt att även aktivera marknadsstöd från Europeiska investeringsbanksgruppen och andra finansinstitut.

5.5 IMO

FN-organet IMO (International Maritime Organization) har under flera år tagit steg för att minska sjöfartens växthusgasutsläpp. År 2023 antogs en skärpt klimatstrategi med målet att nå nettonollutsläpp ungefär år 2050, samt mellanliggande delmål för år 2030 och 2040.

5.5.1 Nettonollramverk

För att förverkliga nämnda mål utvecklades det s.k. nettonollramverket. Avsikten var att det skulle beslutas vid ett särskilt IMO-möte i oktober 2025 och vara i kraft från år 2028. Vid mötet fattades i stället beslut att bordlägga ärendet till oktober 2026. Huruvida förslaget kommer att antas är en öppen fråga. Sittande administration i USA är starkt negativ till förslaget. Om IMO inte senast år 2028 antagit en global marknadsbaserad åtgärd för att minska utsläppen av koldioxid ska Kommissionen undersöka om EU bör kräva överlämnande av utsläppsätter för mer än femtio procent av utsläppen från fartyg som utför resor mellan en anlöpshamn i respektive utanför EU.⁵²

Det nettonollramverk som ligger på IMO:s bord är ett paket med tekniska och ekonomiska åtgärder med målet att internationell sjöfart stadigt minskar sina utsläpp och nå nettonoll till 2050. Regelverket avses gälla handelsfartyg med ett brutto över 5 000 i internationell trafik. Det består av samverkande delar, dels bränslestandard baserad på växthusgasintensitet, dels ekonomiska incitament kopplat till det. Till det kommer en fond som ska bidra till att finansiera omställning.

5.5.2 International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels

IMO arbetar för att underlätta användning av alternativa drivmedel och ny teknik i fartyg. En del i det är att utveckla regler och riktlinjer för säker bunkring och användning. För närvarande arbetar IMO med nya riktlinjer för vätgas och ammoniak inom ramen för det regelverk som gäller fartyg som använder gaser eller andra drivmedel med låg flampunkt.⁵³

⁵¹ EU-kommissionen (2025), s. 8

⁵² EU Direktiv 2003/87, Artikel 3gg, 2.

⁵³ Regeringskansliet (2026), s. 31.

5.6 Avslutande reflexion

Frågan om hur europeiska och internationella regelverk kommer att påverka sektorn kan inte entydigt besvaras. Analysen är komplicerad då många förhållanden berörs. Utfallet beror också på hur framtiden utvecklar sig i andra avseenden. Det handlar bl.a. om teknisk utveckling, tillgång till och priser på alternativa drivmedel, prisutvecklingen för utsläppsrätter och hur Sverige och andra medlemsstater väljer att implementera AFIR. Om IMO:s nettonoll-ramverk så småningom antas är fortfarande en öppen fråga. Det framstår emellertid klart att energieffektivisering, redan på kort sikt, blir en del i anpassningen för i princip alla fartyg.⁵⁴ Sådana insatser är många gånger förhållandevis billiga och de har ett värde oavsett vilken utveckling energimarknaden tar sig.

Så länge anpassningskostnaderna är lägre inom andra sektorer än inom sjöfart finns en sannolikhet att de fysiska åtgärderna inom sjöfarten, på kort och medellång sikt, blir relativt begränsade. Ett uttryck för ett sådant kostnadsförhållande är i så fall att det är billigare för redare att köpa utsläppsrätter än att investera i fartygsteknik och köpa alternativa drivmedel. I så fall kan sjöfarten hamna i en svårare sits på längre sikt. Som det idag ser ut kan det befaras ske kring 2040, när FuelEU Maritime skarpt tvingar fram anpassningar i sektorn, samtidigt som begränsad tidigare efterfrågan på sådana lösningar kan ha hållit tillbaka utvecklingen. Ekonomiskt (europeiskt) stöd för sjöfartens omställning framstår som viktigt. Det här är en bild som också kan utläsas ur Kommissionens förslag om revidering av utsläpps-handelssystemet. Sjöfart identifieras där som en sektor som är svår att åtgärda och där särskilda stödinsatser krävs.⁵⁵ Kanske kan IMO:s arbete inom området också bidra till en global efterfrågan på klimatanpassade lösningar som blir strategiskt viktiga också för europeisk sjöfart ur detta perspektiv. Det är viktigt för oss att i vår framtida analys av sjöfartens konkurrenskraft följa denna utveckling.

⁵⁴ DNV (2026), s. 22 f.f.

⁵⁵ Europeiska Kommissionen (2026), s. 5.

6 Svensk sjöfarts konkurrensvillkor

Under våren 2026 har EU-kommissionen presenterat ett förslag till en strategi för hamnar inom unionen. Arbetet syftar till att stärka hamnarnas konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet. De insatser som strategin föreslår gynnar inte i första hand svenska hamnar och svensk sjöfart i förhållande till annan europeisk sådan verksamhet, men insatser rörande bl.a. innovation, digitalisering, hamnskydd och kompetens kan gynna också svensk sjöfart på den globala arenan. Enligt strategin ska möjligheterna till EU-stöd för strategiska projekt utvecklas vilket kan visa sig värdefullt.⁵⁶ I juni 2026 antog EU:s transportministrar s.k. rådslutsatser i ärendet. Slutsatserna ligger i stora drag i linje med kommissionens strategi.⁵⁷ Från den svenska hamnbranschen sida finns viss oro för att åtgärder som strategin diskuterar kan tvinga fram svårfinansierade investeringar för svenska hamnar.⁵⁸

På det nationella planet har en rad åtgärder vidtagits för att stärka sjöfarten.

Detta avsnitt beskriver utvecklingen av den svenska sjöfartens konkurrensvillkor inom områden som Trafikanalys tidigare har identifierat som viktiga.⁵⁹ Fokus är på den svensk-registrerade sjöfartens villkor, men avsnittet tar även upp aspekter som gäller mer generella förutsättningar och förhållanden för sjöfarten som näring, till exempel forskning och utveckling.

6.1 Registrering, kontroll och tillsyn

Sjöfartsmyndigheten i respektive flaggstat, Transportstyrelsen i Sverige, ansvarar för tillsyn av att fartygen uppfyller krav på säkerhet, miljö, arbetsmiljö och sociala förhållanden med mera enligt såväl internationell som nationell lagstiftning. Det är också Transportstyrelsen som ansvarar för processen kring registrering i det svenska fartygsregistret. Även andra myndigheter, bland annat Skatteverket och Trafikverket (Delegationen för sjöfartsstöd), är involverade i processen.

En återkommande ambition har varit att förbättra för sjöfarten i syfte att utjämna den svenskflaggade fartygsflottans konkurrensvillkor gentemot omvärlden. Förenklingar för sjöfarten vad gäller myndighetskontakter och fartygsregistrering har sedan länge varit ett uttryck för den ambitionen.

Inflaggning och kontrollverksamhet

Processen kring inflaggning, tillstånd och certifiering kräver kontakter med flera myndigheter. Transportstyrelsen har sedan tidigare etablerat en inflaggningslots för att förenkla myndighetskontakter. "Lotsen" hjälper företag från det att företaget påbörjar arbetet med att

⁵⁶ EU-kommissionen (2026 a).

⁵⁷ Europeiska unionens råd (2026).

⁵⁸ Transportföretagen (2026).

⁵⁹ Copenhagen Economics (2012).

registrera ett fartyg i Sverige tills fartyget slutligen är registrerat, vilket även kan inbegripa nödvändiga kontakter med andra myndigheter.⁶⁰

Valet att "flagga svenskt" eller utländskt vilar i bred mening på vilka ekonomiska förutsättningar redaren har att räkna med för det inflaggade fartyget, vilket i stor utsträckning beror på bland annat myndigheters beslut gällande klassificering av fartyg, beslut om sjöinkomst samt beslut om sjöfartsstöd för ombordanställda. Redare har framfört önskemål om förhandsbesked kring dessa frågor, men också när det gäller beslut rörande bemanning och konstruktionskrav för bland annat inlandssjöfart och specialsjöfart. Särskilt efterfrågat av branschen är förhandsbesked om kvalifikation för sjöfartsstöd innan en inflaggningsprocess påbörjas.

I syfte att öka tillgängligheten till kontrollverksamhet har Transportstyrelsen delegerat uppgiften att utföra kontroller och inspektioner av fartyg till för närvarande fem privata klassificeringssällskap.⁶¹ Tillgång till globalt placerade klassificeringssällskap är också ett sätt att hålla de administrativa kostnaderna för redare nere.

Effektiv administration av fartygsregistret

För att förtydliga att akter i registerärenden för fartyg får vara i elektronisk form har regeringen tagit fram förslag till ändringar i lagen (1979:377) om registrering av båtar respektive sjölagen (1994:1009). Förslagen har lagts fram i en lagrådsremiss.⁶²

6.2 Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor

Regler till grund för finansiering av inköp och belåning, samt andra åtgärder såsom olika former av finansiellt stöd för investeringar och drift är sådant som stater tillgriper för att förbättra sina registers och sina redares konkurrenskraft. Med utgångspunkt i statsstödsreglerna har EU utformat ett särskilt regelverk som ger utökat utrymme för ekonomiskt stöd för sjöfart. EU:s regler ger bl.a. förutsättningar för skatteåtgärder likt den så kallade tonnageskatten i syfte att påverka sjöfartens finansiella villkor för att öka inflaggningen.⁶³

Tonnageskatten utvecklas

Under 2016 infördes ett tonnageskattningsystem i Sverige som är ett frivilligt, alternativt beskattningssystem för rederier, i syfte att öka andelen svenskregistrerade fartyg i den svenska handelsflottan. Tonnageskattningen innebär i korthet schablonbeskattning av så kallad kvalificerad sjöfart som bedrivs av rederier med strategisk verksamhet i Sverige. Fartygen ska bland annat vara av en viss storlek, registrerade i och ägda i ett EES-land samt sysselsätta i internationell sjöfart.

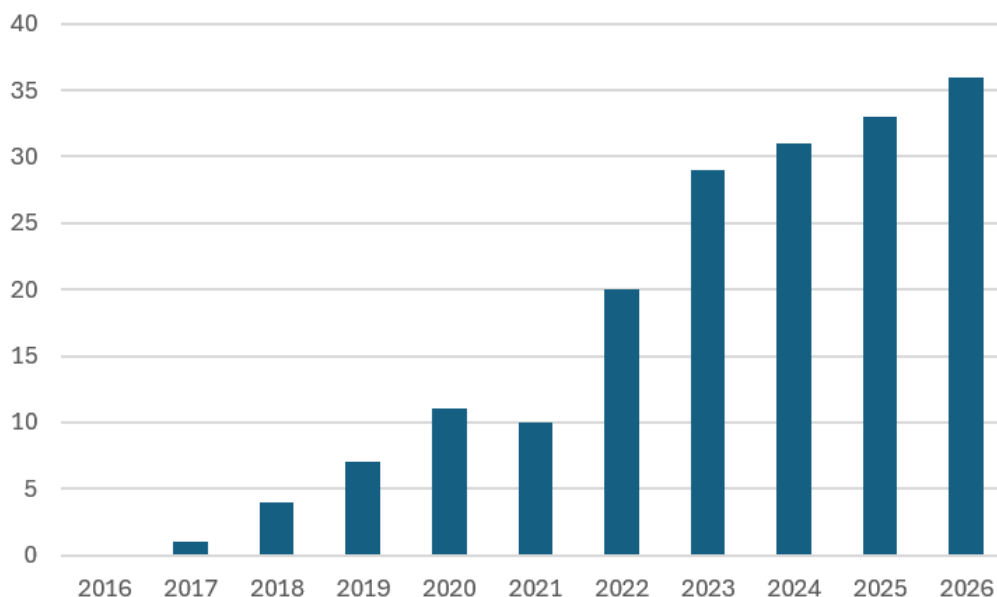
Efter en något trög start har intresset för att delta i tonnageskattesystemet successivt ökat.

⁶⁰ Tillväxtverket (2021).

⁶¹ Transportstyrelsen (2026).

⁶² Regeringen (2026-08-27).

⁶³ EU, Europeiska unionens officiella tidning (2024-08-14).



Figur 6.1. Antal rederier godkända för svensk tonnageskatt.

Källa: Uppgifter från Skatteverket publicerade i Trafikanalys årliga redovisningar av föreliggande uppdrag.

Den 5 juni 2026 fanns det totalt 36 godkända företag (rederier) i tonnageskattesystemet,⁶⁴ vilket är tre fler jämfört med tidigare år. Antalet rederier i systemet överträffar därmed med god marginal tonnageskatteutredningens bedömning att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet.⁶⁵

Som ett led i strävan att förbättra svensk sjöfarts konkurrenskraft, attraktivitet och stärka Sveriges beredskap tillsatte regeringen i juni 2023 en utredning som bl.a. syftade till att utveckla systemet för tonnageskatt.⁶⁶ Utredningen redovisade sitt arbete i december 2023 och föreslog då ett antal förändringar av tonnageskatten.⁶⁷ I budgetpropositionen för år 2026 redovisades avsikten att genomföra förbättringar av systemet för att möjliggöra för fler företag och fartyg att kunna omfattas tonnagesbeskattning.⁶⁸

I april 2026 lämnade regeringen över en proposition i ärendet till riksdagen. Där föreslås att systemet utvidgas till att även omfatta vissa verksamheter inom specialsjöfart och att skapa bättre möjligheter för tonnagesbeskattade verksamheter att hyra ut kvalificerade fartyg utan besättning.⁶⁹ Förslaget har också godkänts av EU-kommissionen för perioden 2027 till 2036.⁷⁰ Lagändringarna har beslutats av riksdagen⁷¹ och trädde i kraft den 20 juli 2026 och tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2026.

Avskaffad stämpelskatt

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för år 2025 att den s.k. stämpelskatten skulle avskaffas, vilket också har skett.⁷² Den svenska stämpelskatten har tidigare inneburit merkostnader för rederier och skapat tröskeeffekter som nu är eliminerade.

⁶⁴ E-postkommunikation (2026). *Tonnageskattesystemet 2026-06-25*, Utr 2026/26.

⁶⁵ SOU 2015:4, s. 476.

⁶⁶ Regeringen (2023-06-27).

⁶⁷ Regeringskansliet (2024).

⁶⁸ Prop. 2025/26:1, Budgetpropositionen för 2026, Utgiftsområde 22, s. 43.

⁶⁹ Prop. 2025/26:243.

⁷⁰ Regeringen (2026-05-11).

⁷¹ Riksdagens snabbprotokoll, 2025/26:137.

⁷² Prop. 2024/25:107.

Svenskt bareboat-register har införts

Bareboat-charter (ibland benämnt skeppslega) innebär att ett fartyg hyrs ut i huvudsak utan besättning och att den som hyr skeppet av ägaren också övertar ansvaret för den nautiska driften och redaransvaret. Det finns flera skäl till att en redare föredrar att hyra framför att köpa ett fartyg. Det kan handla om att redaren tillfälligt behöver förstärka kapaciteten, men det kan också vara fördelaktigt genom att redaren inte behöver binda upp kapital. Även för finansiärer av fartyg kan det finnas fördelar med bareboat-charter då ägandet av fartyget ger möjlighet till att tillgodogöra sig de skattemässiga värdeavskrivningarna. Ett annat skäl kan vara att finansiären av kreditsäkerhetsskäl vill behålla kontrollen över var fartyget registreras.

Regeringen framhöll i budgetpropositionen för år 2025 att man avsåg göra det enklare för svenska rederier att hyra in och hyra ut fartyg utan personal. Därför avsattes medel för att en skeppslegodel skulle kunna införas i Transportstyrelsens fartygsregister.⁷³ Regeringen överlämnade i april 2025 en lagrådsremiss med förslag till nytt regelverket om inhyrning av utländska och uthyrning av svenska skepp.⁷⁴ I maj samma år lades en proposition i ärendet på riksdagens bord.⁷⁵ Lagändringarna trädde i kraft den 1 februari 2026.

Sjöfartsavgifter

Sjöfartsverket finansieras huvudsakligen genom offentligrättsliga avgifter i form av farleds- och lotsavgifter. Verket har under senare år, till och från, haft en ansträngd ekonomi, dels till följd av att den avgiftsbelagda trafiken minskat, dels till följd av kostnadsökningar. Myndighetens ekonomiska läge föranledde under 2025 påtagliga höjningar av sjöfartsavgifterna. Farledsavgifterna höjdes i januari med 5,75 procent. Samtidigt höjdes lotsavgiftens startavgift med 25 procent och beställningsavgiften för lotsbeställningar som sker mindre än fem timmar före planerad start för lotsningen. I juli 2025 höjdes lotsavgiften med 10 procent.⁷⁶

I syfte att stärka Sjöfartsverkets ekonomi och förbättra förutsättningarna för sjöfarten höjdes anslagsnivån långsiktigt i samband med hanteringen av budgetpropositionen för 2026 med sammanlagt 182,5 miljoner kronor per år.⁷⁷ Detta till trots höjdes sjöfartsavgifterna ytterligare från den 1 januari 2026.⁷⁸ Farledsavgifterna höjdes med 3,65 procent, medan lotsavgifterna höjdes med totalt 10 procent. Trafiken på Värnen respektive Mälaren belastades också med en höjning av den s.k. trossföringsavgiften fr.o.m. juli 2026. Från att tidigare ha varit 1 100 kronor per passage höjdes den till 1 300 kronor i Trollhätte kanal (18 procent) och till 3 000 kronor i Södertälje kanal (173 procent).⁷⁹

I en analys av de statliga sjöfartsavgifterna under perioden 2018 till 2025, som publicerats av Transportstyrelsen, framträder den övergripande bilden att både Transportstyrelsens avgifter och Sjöfartsverkets avgifter närmast sjönk eller låg på oförändrad nivå i förhållande till penningvärdesförändringarna fram till 2021 eller till 2022. Från och med 2022 höjde Transportstyrelsen den årliga avgiften för periodisk tillsyn påtagligt. Även den förrättningsbaserade grundavgiften höjdes rejält under åren 2022 till 2024. När den tvååriga budgetsatsningen för att reducera Sjöfartsverkets farledsavgift genom så kallad klimat-kompensation upphörde år 2025 höjdes denna avgift markant efter att två år tidigare kunnat sänkas. Sjöfartsverkets höjningar av lotsavgifterna överskred fram till 2023 inflationen endast

⁷³ Prop. 2024/25:1 Utgiftsområde 22, s. 41 och s. 72 ff.

⁷⁴ Regeringen (2025-04-10).

⁷⁵ Prop. 2024/25:178.

⁷⁶ Sjöfartsverket (2025-05-05).

⁷⁷ Prop. 2025/26:1 Utgiftsområde 22, s. 43.

⁷⁸ Sjöfartsverket (2025-11-13).

⁷⁹ SJÖFS 2026:17.

måttligt. Därefter är höjningen påtaglig. Den samlade bilden är att sjöfarten har berörts av väsentliga höjningar av de statliga avgifterna under de senaste åren.⁸⁰

I juni 2026 remitterade Sjöfartsverket sitt förslag till ändring av farledsavgifter vid kommande årsskifte. Förslaget innebär att avgifterna höjs i nivå med prisutvecklingen samtidigt som dess miljöincitamentet minskas. Sammantaget bedöms det innebära att farledsavgifterna har en oförändrad nivå. Gränsen för vad som ska anses vara lågvärdigt gods, och därmed belastas med lägre avgift, föreslås samtidigt höjas från 1 200 kronor till 1 550 kronor per ton.⁸¹

6.3 Bemanning och bemanningsstöd

Tillgång till sjöfartskompetens och konkurrenskraftiga bemanningskostnader är också avgörande för den svenska sjöfartens utveckling.

Antalet fartyg med sjöfartsstöd ligger på en stabil nivå

Sjöfartsstödet är ett ekonomiskt stöd till redare som syftar till att sänka bemanningskostnaderna för anställda enligt följande villkor:

- Fartyg ska vara registrerade i ett nationellt fartygsregister inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).
- Fartyget ska i sin näringsverksamhet användas i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden.
- Utbildningsplatser ska ställas till förfogande ombord på fartyget enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilt fall.
- Det ska finnas tillräckliga försäkringar för fartyget och för dess drift.⁸²

Stöd utgår med belopp motsvarande sjömannens skatt på sjöinkomst, samt kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. I samband med att tonnagebeskattningsystemet infördes 2016 beslutades att minskningen av statens intäkter delvis skulle finansieras genom en sänkning med en procent av anslaget för sjöfartsstöd. En arbetsgivare får därför tillbaka 99 procent i stället för 100 procent av skatteavdrag och sociala avgifter.⁸³

Under den senaste 10-årsperioden har antalet fartyg som det har beviljats sjöfartsstöd för legat mellan 89 och 112 stycken. Det varierar mellan åren samtidigt som trenden snarast ligger på oförändrad nivå. År 2024 var antalet fartyg 103, vilket är något högre än året innan. Det utbetalade stödet 2024 var det högsta sedan pandemin och uppgick till 1,42 miljarder kronor.⁸⁴

Trafikanalys utvärderar i enlighet med myndighetens instruktion effekterna av stödet till svensk sjöfart var annat år. Senaste redovisningen publicerades i december 2025. Den visade att stödet är fortsatt viktigt för att skapa förutsättningar för lönsamhet inom svensk sjöfart. Utan sjöfartsstödet blir många av de ekonomisk-finansiella nyckeltalen negativa. Analysen

⁸⁰ Transportstyrelsen (2026), Dnr TSS 2025–5588.

⁸¹ Sjöfartsverket (2026-06-04).

⁸² SFS 2001:770.

⁸³ Proposition 2022/23:1, s. 96.

⁸⁴ Delegationen för sjöfartsstöd (2025).

illustrerar också att Sveriges internationella rederinäring agerar på en arena med stora inslag av regelverkskonkurrens nationer och världsdelar emellan.⁸⁵

Flexiblare utbildning för sjöbefäl

Kompetensförsörjningen för den svenska sjöfarten är viktig både för den svenska handelsflottan, för svenska myndigheter och ur ett beredskapsperspektiv. Inte minst gäller det behovet av svenska sjöbefäl. Vid sidan av den kommersiella sjöfarten kräver den offentliga verksamheten sjöpersonal för t.ex. lotsningsverksamhet, kustbevakning och totalförsvar. Att göra det lättare för rederier att rekrytera personal har också pekats ut som en prioriterad fråga för regeringen.

Regeringen beslutade i mars 2024 om en förordningsändring som gav fler möjlighet att få behörigheten fartygsbefäl klass VII. Behörigheten ger möjlighet att tjänstgöra på mindre fartyg i inre fart.⁸⁶ I november 2025 aviserades ett utbildningspaket för sjöpersonal. Det omfattar ändringar i den lagstiftning som reglerar sjömäns utbildning och behörighet för att tjänstgöra i skilda befattningar på olika typer av fartyg. Ett syfte med förändringarna är att de svenska reglerna om utbildning och certifiering av sjömän ska stämma bättre överens med internationella krav.⁸⁷ Som ett resultat av utbildningspaketet startar under 2026 matrosutbildning inom ramen för den nationella yrkesutbildningen.⁸⁸

6.4 Gotlandstrafiken i framtiden

I februari 2026 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att utreda två organisatoriska alternativ för nästa upphandling av färjetrafiken till och från Gotland. Det ena alternativet är att som tidigare genomföra en sammanhållen upphandling av fartyg och drift, medan det andra alternativet är att ha ett statligt ägt fartyg och upphandlad drift. I uppdraget nämns att Trafikverket tidigare rekommenderat att staten bör äga fartygen som trafikerar Gotland och att driften handlas upp.⁸⁹ Regeringen framhåller också att det allvarliga säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa ytterligare stärker argumenten för en sådan lösning.

Analysen ska bl.a. omfatta effektiv hantering av kostnaderna för sjöfartens omställning till fossilfrihet. Det är enligt uppdraget också viktigt att analysera hur prissättning för passagerare kan och bör hanteras inom ramen för kommande upphandling. Även samhällsekonomiska kostnader och konsekvenserna för boende och näringsliv samt konsekvenser för totalförsvaret lyfts fram som viktiga aspekter. Arbetet ska redovisa senast den 31 december 2026.⁹⁰

6.5 Stöd för gotlänningars resande

I vårändringsbudgeten föreslog regeringen att sätta av medel under 2026 för att subventionera gotlänningars resande till och från fastlandet. Stödet ska bidra till att sänka biljettpiserna –

⁸⁵ Trafikanalys, Rapport 2025:8.

⁸⁶ SFS, 2011:1533.

⁸⁷ Regeringen (2025-11-19).

⁸⁸ Medborgarskolan (23 02 26).

⁸⁹ Trafikverket (2021).

⁹⁰ Regeringen (2026-02-12).

både på färja och flyg – för personer folkbokförda på Gotland.⁹¹ Regeringen har beslutat att Trafikverket har ett anslag på 125 miljoner kronor för ändamålet.⁹²

6.6 Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

I mars 2024 beslutade regeringen att förlänga uppdraget till Trafikverket om en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart i de delar som fokuserar på sjöfartens omställning till fossilfrihet, samt ökad överflyttning till sjöfart. Uppdraget löper nu till 2027.⁹³

I samordnarens årliga rapport 2026 framhölls fortsatt att inrikes sjötrafik brottats med utmaningar kopplat till offentliga sjöfartsavgifter och tillgång till lots, särskilt för Vänern och Mälaren.⁹⁴ Kraftigt stigande lotsavgifter lyfts fram som ett problem för trafiken. Till det kommer också höjda farledsavgifter och att det införs passageavgifter⁹⁵ av Göteborgs hamn. Samordnaren redogör för att det pågår en diskussion om att införa passageavgift också av Södertälje hamn. Ett huvudbudskap i den årliga rapporten är att det krävs en kombination av styrmedel för att etablera gröna sjöfartskorridorer och påskynda sjöfartens omställning. I redovisningen diskuteras behov av att anpassa skilda innovations- och utvecklingsstöd till sjöfarten.

6.7 Omställning till fossilfrihet

Under 2025 initierade regeringen två uppdrag i syfte att ta fram underlag för åtgärder som främjar bl.a. sjöfartens omställning till fossilfrihet. EU-lagstiftningen och internationella regler ger en ram för arbetet.

6.7.1 Stöd till sjöfartssektorns aktörer

Energimyndigheten redovisade i februari ett uppdrag att analysera behovet av stöd för att främja sjöfartens omställning till fossilfrihet och föreslå hur sådana stöd kan utformas. Arbetet genomfördes i samarbete med Trafikanalys.

Utredningen bedömer på ett övergripande plan att omställningen inte går i den takt som krävs för att sjöfarten ska nå nettonollutsläpp till 2050. Det konstateras att det behövs ett brett spektrum av tekniker för att åstadkomma det, tekniker som idag har olika mognadsgrad. Utredningen förordar nationella insatser som kompletterar den internationella styrningen och därmed minskar risker för aktörer med begränsade resurser. Utredningen förordar riktade stöd för investeringar som omfattar stödprogram för sjöfartens omställning och förslag på ett särskilt stöd för utbyggnad av landström.⁹⁶

⁹¹ www.regeringen.se/debattartiklar/2026/04/regeringen-och-sverigedemokraterna-sanker-priset-for-resor-till-gotland/

⁹² Regeringen (2026-06-18).

⁹³ Regeringen (2024-03-14).

⁹⁴ Trafikverket (2025-03-27).

⁹⁵ Hamninфраstrukturavgift för fartyg som passerar Göteborgs allmänna hamnområde på väg till eller från Vänern. Frågan är kopplad till Transportstyrelsens föreläggande mot Göteborgs hamntillämpningen av EU:s hamntjänstförordning (EU 2017/352), Transportstyrelsen (2024).

⁹⁶ Energimyndigheten (2026).

6.7.2 Ökad tillgång till hållbara drivmedel

I maj 2026 presenterade regeringens bokstavsutredare ett förslag till handlingsplan för att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten och göra Sverige mer självförsörjande inom området.⁹⁷ Där förespråkas att staten tar en mer aktiv roll för att minska de ekonomiska risker som marknadens aktörer måste hantera. Det föreslås, bl.a. ske genom en bred satsning på forskning, utveckling och demonstration för produktion av biodrivmedel från fast biomassa. Arbetet förordar också förbättrade investeringsstöd, inklusive återinförda möjligheter till gröna kreditgarantier, liksom att Sverige förbereder en tidsbegränsad nationell riskdelningsmekanism för uppskalad produktion av biodrivmedel för sjö- och luftfart. Därtill föreslås ett produktionsstöd för e-bränslen som kanaliseras via ett aktivt svenskt deltagande i de EU-satsningar som nu börjar rullas ut i unionen. Insatserna föreslås finansieras via Sveriges intäkter från försäljning av utsläppsrätter i EU:s utsläppshandelssystem.

Regeringen föreslås också inrätta ett forum för dialog och samverkan inom området, liksom fortsatt arbete för stabila EU-regelverk samt höjda ambitioner inom IMO.

En fortsatt snabb elektrifiering och energieffektivisering av alla trafikslag framhålls som viktigt för att minska konkurrensen om biodrivmedel.

Statsrådet har meddelat att förslagen skyndsamt ska beredas vidare i Regeringskansliet.⁹⁸ Utredningen har remitterats.

6.8 Forskning och utveckling

Trafikanalys har sedan tidigare framhållit att svensk forskning och utvecklingsverksamhet på sjöfartsområdet är viktig för den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Behovet av forskning, utveckling och innovation är också något som poängteras i regeringens maritima strategi.⁹⁹

Sjöfartsforskningen i Sverige sker på många håll, såväl på universitet som vid forskningsinstitut och vid företag. Statens roll som forskningsfinansierare är ett konkurrensmedel där staten kan påverka omfattningen och inriktningen av den svenska sjöfartsforskningen och därmed den långsiktiga utvecklingen och svensk kompetens på sjöfartsområdet.

Nedan återges de i sammanhanget mest väsentliga statliga forsknings- och utvecklingsinitiativen.

Trafikverkets forskningsportfölj krymper

Trafikverket har i uppdrag att finansiera forsknings- och utvecklingsprojekt inom sjöfartsområdet. Myndighetens regleringsbrev för 2026 berör, liksom tidigare år, området specifikt. Det fastslås att för 2026 får sammantaget högst 100 miljoner kronor användas inom området. Någon nedre tröskel fastslås däremot inte.¹⁰⁰ Under åren 2023 till 2025 uppgick finansieringen av sjöfartsforskning till runt 90 miljoner kronor per år.¹⁰¹ Det är en viss nedgång jämfört med

⁹⁷ Regeringskansliet (2026).

⁹⁸ Regeringen (2026-05-08).

⁹⁹ Regeringen (2026), s. 12 ff.

¹⁰⁰ Regeringen (2025-12-18), s. 11.

¹⁰¹ Trafikverket (2026).

2021 och 2022 då satsningarna inom området var som störst.¹⁰² Sjöfartsportföljens planeringsram för 2026 till 2029 var i början av året 87 miljoner kronor per år. Enligt Trafikverket innebär regeringens beslut om nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för åren 2026 till 2037 att forsknings- och innovationsfinansieringen minskar med 47 procent. Det kan förmodas påverka insatserna också inom sjöfartsområdet.

Det övergripande syftet med de forskningsinsatser som Trafikverket finansierar inom sjöfartsområdet är att utveckla sjötransportsystemet och dess komponenter mot ökad hållbarhet i bred mening. Verksamheten bedrivs inom den s.k. sjöfartsportföljen där tre målområden definieras:

- Miljö- och klimatpåverkan inom sjöfartsområdet.
- Säkerhet, arbetsmiljö och kompetens inom sjöfarten.
- Sjöfartens roll i transportsystemet.

Generellt ges frågor som rör handelssjöfart och hamnar högsta prioritet.

Energimyndighetens utlysning om laddinfrastruktur för i hamn

Sommaren 2026 lanserade Energimyndigheten en utlysning om laddinfrastruktur för fartyg i hamnar. Den har ett specifikt fokus på el för framdrift av fartyg, det vill säga på laddström snarare än på landström. Stöd kan beviljas med högst 70 procent av de kostnader som definieras som stödberättigande upp till ett tak på 100 miljoner kronor per projekt. Stöd kan sökas fram till den 10 november 2026 och projekten ska, i linje med AFIR-förordningen, vara avslutade och implementerade i september 2029.¹⁰³

Utlysningen finansieras inom ramen för Energimyndighetens anslag 1:8 *Laddinfrastruktur*.¹⁰⁴

Vinnovafinansierad sjöfartsforskning

Under 2024 utlyste Vinnova medel för området "Hållbar hamn – systemdemonstratorer". År 2025 gjordes däremot inte några nya utlysningar med direkt sjöfartsanknytning. När Vinnova i maj 2026 presenterar aktuella utlysningar inom fler än 30 satsningsområden hade inget av dem specifikt sjöfartsfokus.¹⁰⁵ Samtidigt bör lärdomar från vissa områden också kunna komma sjöfarten till del. Det gäller t.ex. utlysningen *Policy och strategi för hållbara och konkurrenskraftiga batterivärdekedjor*.

Vinnova bidrar liksom Trafikverket med finansiering till Lighthouse, den nationella plattformen för samverkan inom forskning och innovation kopplad till hållbar och konkurrenskraftig sjöfart och maritim verksamhet.

¹⁰² Trafikverket (2024).

¹⁰³ Energimyndigheten (2026-06-24).

¹⁰⁴ Prop. 2025/26:1 Utgiftsområde 21, s. 38.

¹⁰⁵ <https://ui.ungpd.com/issues/a0f7909a-c37b-4ed5-8514-d7d8be96b2a7?AccountId=ad7292e3-6197-45b3-bfe4-b189194074d3&ContactId=fcf1d6ec-ed86-4d76-afc3-3933750305b6&Issued=a0f7909a-c37b-4ed5-8514-d7d8be96b2a7&ir=6287bf9b-bc5a-4261-ad55-04aa8b55a8ee>

7 Diskussion

Den exceptionella nedgången för Hong Kongs fartygsregister under 2025 är en tydlig illustration av åtminstone två förhållanden: Dels av den betydelse geopolitisk oro kan ha, dels av "flottans flyktighet". Oro för att geopolitiska faktorer kan missgynna Hong Kongs flagg gjorde att redare med fartyg som skulle kunna beröras av sanktioner snabbt sökte sig en tryggare hemvist. Ett stramare politiskt klimat i Hong Kong kan också ha bidragit till utvecklingen. Hong Kong förlorade under året 15 procent av sitt tonnage, vilket motsvarar sju gånger hela det svenska registret. Det inträffade visar att det både kan gå fort att förlora tonnage (Hong Kong) och uppenbarligen också, under exceptionella förhållanden, kan gå snabbt att vinna tonnage (Singapore +27 procent) till sitt register. I en värld som karaktäriseras av regelverkskonkurrens och där många nationer vill se sina register växa är det utmanande också för Sverige att skapa sådana villkor att vågskålen väger över till förmån för det svenska registret. I den här rapporten ser vi emellertid flera tecken på att utvecklingen går i rätt riktning.

Det nya normala – sjötrafik och transporter på en lägre nivå?

Flera av de utvecklingskurvor för sjötransporter och för svensk sjöfarts sysselsättning som beskrivits i den här rapporten ligger kvar på en lägre "post-pandemisk nivå". Som vi konstaterade i fjol är det viktigt att inte dra för stora växlar på det som sker nu eller i nära dåtid, men det kan ändå vara på sin plats att ställa frågan om vi nu har hittat en ny stabilitet vad avser sjötrafik och sjötransporter – och det på en lägre nivå än tidigare. Vissa förhållanden kan tala för att sjöfarten befinner sig i en brytningstid, där den nya världen efter pandemin och med en ny säkerhetspolitisk situation ännu inte hunnit ta sin form. Och till det kommer implementeringen av europeisk klimatpolitik som främst genom utsläppshandelssystemets successiva upptrappning bidragit med sin dynamik.

Svensk beredskap – flotta, flagg och sjöfartskompetens

Som vi diskuterat i tidigare redovisningar sågs sjöfartens betydelse ur ett beredskapsperspektiv under många år närmast som en icke-fråga. Pendeln har nu tydligt slagit tillbaka. Svensk flagg värderas åter också i detta avseende: Svensk flagg i aktern gör att fartyget seglar under svensk lag och kan disponeras av Sverige i kris och krig på ett sätt som vi inte kan räkna med för andra fartyg. Kanske är det som allra mest utmärker sjöfartspolitikerna de senaste åren också att beredskapsfrågorna åter givits en tydlig plats? Vi har sett sjöfartspolitiska satsningar med ett tydligt och uttalat beredskapsfokus. Det gäller t.ex. frågan om en reservhamn till Visby hamn¹⁰⁶ och regeringens åtgärder för att upprätthålla tåg färjetrafik mellan Sverige och Tyskland.¹⁰⁷

Vi har här kunnat konstatera att den svenskflaggade flottan under 2025 växte påtagligt och vi kan se en positiv utveckling under de senaste åren. Kanske börjar det rent av bli dags att tala om en positiv trend?

Den svenskflaggade flottan är viktig även för tillgången till svenska sjömän. En stor majoritet av de ombordanställda på dessa fartyg är svenska medborgare. Av fartygsbefälen var år 2025

¹⁰⁶ Prop. 2025/26:1 Utgiftsområde 22, s. 23.

¹⁰⁷ Regeringen (2025-12-11).

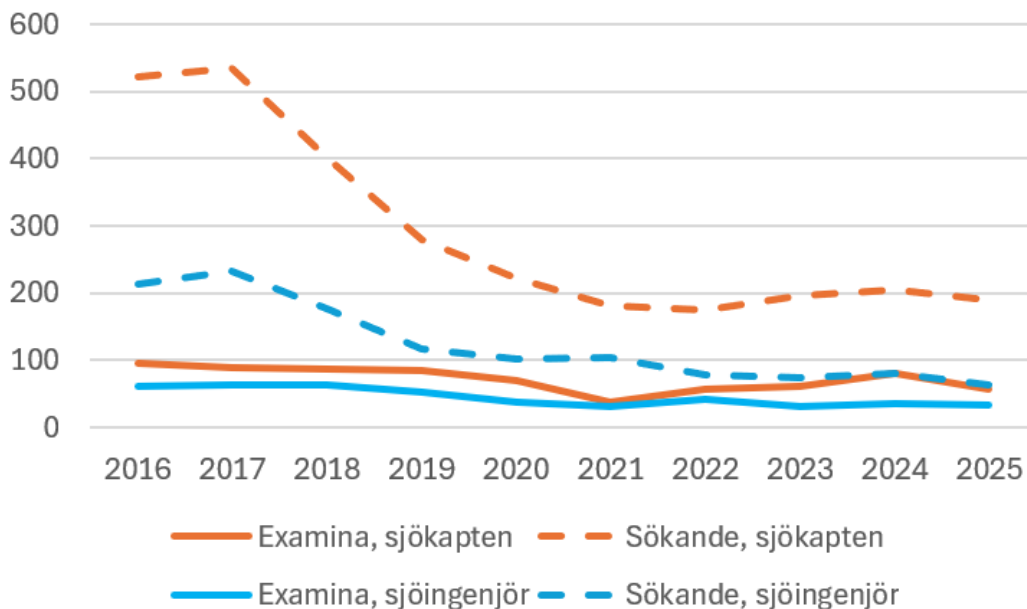
78 procent svenska medborgare medan andelen för samtliga personalkategorier låg något lägre (73 procent).¹⁰⁸

Sjöfartshögskolorna lockar

Sjöfartshögskolorna har för fjärde året i rad fler totalt antal sökanden till sjökaptens- och sjöingenjörsexamen. Inget av de två programmen har haft fler sökande under de senaste 10 åren. Utveckling vi ser kan ha en koppling till generellt ökat intresse för högre utbildning, men skolornas arbete med att marknadsföra sina utbildningar har varit av stor betydelse.

Antal sökande är viktigt men antal examinerade sjökaptener och sjöingenjörer är mer avgörande för tillgången till kvalificerad sjöfartskompetens. Figur 7.1 visar antal sjökaptens- respektive sjöingenjörsexamina under den senaste 10-årsperioden (heldragna linjer). Antalet har sjunkit, med ett tapp särskilt i samband med pandemin. Utvecklingen av antal examina ser inte lika positiv ut som antal sökande till utbildningarna, men effekter av ökat intresse av utbildningarna under de senaste bör rimligen förväntas kunna synas med en fördröjning i tiden som motsvarar utbildningarnas längd. För att också ge en bild av den dynamiken redovisar figuren även antal förstahandssökande till utbildningarna 4 år tidigare (streckade linjer). Antalet förstahandssökande till sjökaptensprogrammen var drygt 500 personer 2012 (år 2016 minus 4 år) och år 2013, men sjönk därefter markant de kommande tre åren.

Antal examinerade har, som väl är, inte sjunkit i samma takt som antal sökande. Sjöfartshögskolorna tycks ha blivit allt bättre på att ta hand om sina elever och "producera examina". För sjöingenjörsutbildningen är år 2025 toppåret då hela 55 procent av motsvarande kull förstahandssökande examinerades. För sjökaptensutbildningen är på motsvarande sätt 2024 ett toppår (40 procent).



Figur 7.1. Antal sjökaptens- respektive sjöingenjörsexamina i Sverige jämfört med förstahandssökande 4 år tidigare.

¹⁰⁸ Trafikanalys (2026), *Fartyg 2025*, Tabell 20.2.

Blir sjötransporter dyrare?

Sjöfartsnäringen arbetar löpande och framgångsrikt med att effektivisera verksamheten. Sjöfarten drar nytta av de stordriftsfördelar som större fartyg och effektivare hamnar ger, man energieffektiviserar, optimerar bemanning och utvecklar logistikflöden tillsammans med hamnar och kunder. Ny teknik implementeras. Mot den bakgrunden finns det en långsiktig, bakomliggande trend som verkar för lägre kostnader och lägre priser för varuägare och resenärer.

Under senare år har vi sett en geopolitisk oro i form av krig och handelsrestriktioner som verkat i en annan riktning. Krig har medfört kraftigt stigande drivmedelspriser. Med en sjöfart där energi generellt sett är en stor kostnadspost har det inneburit ökade kostnader. Vissa segment har också drabbats mer direkt av att försäkringskostnaderna ökat markant och i de mest extrema fallen att trafik inte kunnat ta sig fram och att fartyg blivit liggande. Tidig höst 2026 kan vi ännu inte se något slut på den turbulensen. Ukrainakriget är inne på sitt femte år och kriget mellan USA/Israel och Iran inleddes för ett drygt halvår sedan.

Trafik i Panamakanalen har också drabbats av kostsamma kapacitetsproblem till följd av vattenbrist som kan kopplas till klimatförändringar.

När EU:s klimatregelverk successivt implementeras tillkommer också nya kostnader för sjöfart på EU-hamnar. I huvudsak är de kopplade till fartygs framdrift och utgörs av kostnader för utsläpp eller kostnader för anpassningar såsom att använda dyrare fartyg eller mer kostsamma alternativa energiformer. EU har aviserat skilda insatser och stödformer för att underlätta sjöfartens anpassning till klimatregelverken. Det är viktigt att Sverige underlättar för sektorns aktörer att dra nytta av de möjligheter som erbjuds för att hålla kostnaderna nere.

Samtidigt som bl.a. kostnaderna för utsläppsrätter har ökat belastas sjöfart på svenska hamnar med högre sjöfartsavgifter än tidigare. Det är kopplat till att Sjöfartsverkets höjda anslag inte fullt ut balanserar förlorande intäkter orsakade av minskad trafik och kostnadsökningar. Eftersom verkets kostnader, åtminstone på kort- och medellång sikt, i betydande omfattning är fasta och avgifterna är kopplade till anlop, mängd gods och passagerare, bidrar en nedgång i sjöfarten till ett tryck uppåt för sjöfartsavgifterna.

De kostnader för sjöfarten som tillkommer genom ökat världsmarknadspris på olja, europeisk klimatpolitik och svenska sjöfartsavgifter är sammantaget inte obetydliga. Det är kostnader som på kort sikt knappast kan balanseras med effektiviseringar, utan åtminstone till del måste föras vidare på kund. För vissa sjöfartssegment blir det säkert svårare än för andra.

Generellt är sjöfartsgods inte särskilt priskänsligt, åtminstone inte internationellt gods som går på våra kusthamnar. I stor utsträckning saknas alternativa transportvägar för dessa transporter. Järnvägen har sina problem och begränsningar, inte minst med kapacitet, och lastbilstrafik ligger i ett vitalt avseende i den andra änden av marknaden – lastbilstrafiken är långt från sjöfartens stordriftsfördelar. Kanske kommer den nya prisbilden påskynda strukturella förändringar inom sjöfarten snarare än förändring av transportvolymen? Det kan handla om andra fartyg, förändrade anlopsfrekvenser och justerade linjenät.

Har svensk sjöfart konkurrenskraftiga villkor?

Trafikanalys har tidigare framhållit att det råder en skarp internationell regelverkskonkurrens, där många länder vill se sina register växa. Sverige har under de senaste åren klarat sig förhållandevis bra i den konkurrensen, men det betyder inte att vi är i hamn. Sverige behöver liksom andra länder fortsatt försöka förbättra villkoren för att behålla och i bästa fall förbättra

sin position. Minskad trafik- och minskade transporter på svenska hamnar är ett orosmoln. Det kan göra det svårare för svenska operatörer att dra nytta av stordriftsfördelar fullt ut och i någon mån försämra utbudet för svenska varuägare och resenärer på svenska hamnar. Det gör också att statens fasta kostnader för sjöfartsinfrastrukturen (Sjöfartsverket) behöver slås ut på färre användare eller finansieras på annat sätt.

Det råder ingen tvekan om att Sverige under överskådlig tid kommer vara beroende av sjöfart och att sjöfarten kommer att ha en central plats i de svenska, europeiska och globala transportsystemen. Världsläget talar också fortsatt för att svenskflaggade fartyg bör värderas högt.

Referenser

Chalmers tekniska högskola, Årsredovisningar för åren 2016 till 2026.

Copenhagen Economics (2012). *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, underlagsrapport till Trafikanalys, www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2012/svensk-sjofarts-konkurrenssituation.pdf

Delegationen för sjöfartsstöd (2025). Statistik om sjöfartsstöd.
<https://bransch.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/sjofartsstod1/sjofartsstod/statistik-om-sjofartsstod/>

DNV (2024). Modelling the policy impacts on emissions strategies, fuels and future costs, www.dnv.com/expert-story/maritime-impact/modelling-the-policy-impacts-on-emissions-strategies-fuels-and-future-costs/?utm_campaign=MA_24Q4_GLOB_ART_Ind_563_MF_Pooling_and_scenario_evaluation&utm_medium=email&utm_source=Eloqua.

DNV (2026), *Energy Transition Outlook 2026 – Maritime Forecast to 2050*.

Energimyndigheten (2026). *Styrmedel för en fossilfri sjöfart – Åtgärder och stöd för sjöfartens omställning*, ER 2026:03.

Energimyndigheten (2026-06-24). *Stöd till laddningsinfrastruktur – Utlysning för uppförande av laddningsinfrastruktur för fartyg i hamnar*.

Engström Rikard (2024–2026). Trafikverkets omvärldsanalys, "Forskningsspecial", stencil.

Eriksson Gunnar (2020). *Framtidens behov av kvalificerad sjöfartskompetens*, Chalmers tekniska högskola, Linnéuniversitetet.

EU, Genomförandeförordning (EU) 2018/2066. *Om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012*.

EU, *Direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen*.

EU, *Förordning 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG*.

EU, Europeiska unionens officiella tidning (2024-08-14). *Riktlinjer för statligt stöd till landtransporter och multimodala transporter*, C/2024/5046.

Europeiska kommissionen (2025). *Meddelande från Kommissionen till Europaparlamentet, Rådet, den ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén om En investeringsplan för hållbara transporter*. KOM (2025) 664.

Europeiska kommissionen (2026). *Proposal for amending Directive 2003/87/EC and Decision (EU) 2015/1814 as regards driving competitiveness and cost-effective decarbonisation*, COM(2026) 616 final, Bryssel, 17 juli 2026.

Europeiska kommissionen (2026a). Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om strategi för unionens hamnar, KOM(2026) 112.

Europeiska unionens råd (2025-12-10). *EU:s klimatmål för 2040: rådet och parlamentet enas om utsläppsminskning på 90 procent*, www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2025/12/10/2040-climate-target-council-and-parliament-agree-on-a-90-emissions-reduction/

Europeiska unionens råd (2026). *Council Conclusions on the EU Ports Strategy*, 9 June 2026, 10345/26.

IMO (2023-07-07). *IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships*, Bilaga 15 Resolution MEPC.377(80).

Linnéuniversitetet. Årsredovisningar för åren 2016 till 2026.

Medborgarskolan (23 02 26). *Ny utbildning möter kompetensbehov inom sjöfarten*. [Ny utbildning möter kompetensbehov inom sjöfarten | Medborgarskolan](#)

Normec Verifavia (2025-8-12). *EU ETS 2026: What Operators Need to Know About Full Compliance and Rising Costs*. <https://normecverifavia.com/news/eu-ets-2026-full-compliance-methane-n2o-cost-impact/>

Prop. 2022/23:1. Budgetpropositionen för 2023.

Prop. 2023/24:1. Budgetpropositionen för 2024.

Prop. 2024/25:1. Budgetpropositionen för 2025.

Prop. 2024/25:107. Slopad stämpelskatt vid inteckning i skepp.

Prop. 2024/25:178. Förenklad in- och uthyrning av skepp.

Prop. 2025/26:1. Budgetproposition för 2026.

Prop. 2025/26:243, Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning.

Regeringen (2023-06-27). Uppdrag att analysera om det finns skäl att avskaffa stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp samt utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla systemet med tonnagebeskattning.

Regeringen (2024). Skrivelse 2023/24:59, Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll.

Regeringen (2024-03-14). Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, LI 2024/00655.

Regeringen (2025-04-10). Lagrådsremiss – Förenklad in- och uthyrning av skepp.

Regeringen (2025-11-19). Regeringen förenklar och underlättar nyrekrytering för sjöfarten, Pressmeddelande.

Regeringen (2025-12-11). Regeringsbeslut II:4, Ändring av regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Trafikverket.

Regeringen (2025-12-18). Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Trafikverket.

Regeringen (2026). Ny maritim strategi – en kraftsamling för konkurrenskraft, fossilfrihet, blå näringar och ett levande hav.

Regeringen (2026-02-12). Uppdrag till Trafikverket att utreda olika alternativ för upphandlingen av färjetrafiken till och från Gotland från 2035. Regeringsbeslut II:6.

Regeringen (2026-03-19). *Sveriges handlingsprogram i enlighet med 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 (AFIR)*.

Regeringen (2026-05-11). *EU-kommissionen har godkänt regeringens förslag på förändrad tonnagebeskattning*, Pressmeddelande

Regeringen (2026-05-08). *Utredning föreslår handlingsplan för hållbara drivmedel för luftfart och sjöfart*, Pressmeddelande.

Regeringen (2026-06-18). *Ändring av regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Trafikverket*, Regeringsbeslut II:19.

Regeringen (2026-08-27). Lagrådsremiss, *Nya regler om register för fartyg och luftfartyg*.

Regeringskansliet (2024). *Vågade skatter – Navigering i sjöfartens förutsättningar*, LI2024/00068.

Regeringskansliet (2026). *Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart*, Ds 2026:11.

Riksdagens snabbprotokoll, 2025/26:137, SkU29, *Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning*, torsdagen den 11 juni 2026.

SFS, *Förordning om ändring i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal*, utfärdad den 13 juni 2024.

SFS, *Förordning (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter har ändrats och benämns numer Förordning (2022:107) om statligt stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter*.

Ship & Bunker (07-08-2026) World News, <https://shipandbunker.com/news/world/687374-92-of-vessels-chose-pooling-in-first-year-of-fueleu-compliance-analysis>

SMHI (2025). Av Trafikanalys beställd Shipair-analys, dnr Utr 2025/60.

Sjöfartsverket (2025-05-05). *Avgiftsförändringar 2025*.

Sjöfartsverket (2025-11-13). *Kundbrev – Beslut om förändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter*.

Sjöfartsverket (2026-06-04). *Förslag till ändring av Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2025:6) om farledsavgifter*, Dnr: 26-00916.

Sjöfartsverkets författningssamling. SJÖFS 2026:17, *Sjöfartsverkets föreskrifter om taxa för fartyg på Trollhätte och Södertälje Kanal*.

SOU 2015:4. *Ett svenskt tonnageskattesystem*.

SVT.se (2026-07-17). *EU-kommissionen vill minska klimatkraven på industrin*.

Tillväxtverket (2021). *Enklare för företag med lots*.

Trafikanalys (2023). *Fit for 55 – transportpolitikens nya ramar*, PM 2023:9.

Trafikanalys (2025). *Sjöfartsstödet effekter 2023 och 2024*, Rapport 2025:8.

Trafikverket (2021). *Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland*, Publikation 2021:169.

Trafikverket (2023). *Forsknings- och innovationsplan 2024–2029*, 2024:001. [Trafikverkets forsknings- och innovationsplan för åren 2024-2029](#)

Trafikverket (2024). *Forskning och innovation Årsrapport 2023*, Publikation 2024:030.

Trafikverket (2025-03-27). *Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*, TRV 2018/93261.

Trafikverket (2026). *Forskning och innovation Årsrapport 2025*, Publikation 2026:047.

Transportföretagen (2026). Pressmeddelande 5 mars, *Ny EU-strategi för hamnar – staten måste ta större ansvar för investeringar*.

Transportstyrelsen (2024). Föreläggande mot Göteborgs hamn, www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/pressrum/nyhetsarkiv/2024/forelaggande-mot-goteborgs-hamn/

Transportstyrelsen (2026). *Erkända organisationer*. www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/fartyg/rederi-och-fartygsarbete/erkanda-organisationer/

Transportstyrelsen (2026). *Sjöfartens avgifter – Utvecklingen av Transportstyrelsens tillsynsavgifter och Sjöfartsverkets lots- och farledsavgifter 2018–2025*, Dnr TSS 2025–5588.

Statistikkällor

Trading Economics EU Carbon Permits (2025), <https://tradingeconomics.com/commodity/carbon>

Trafikanalys (2017–2026). *Fartyg* (trafa.se)

Trafikanalys (2017–2026). *Sjötrafik*, [Sjötrafik \(trafa.se\)](http://trafa.se)

Trafikanalys (2025). Statistikblad Sjötrafik 2024: www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2024/sjotrafik-2023.pdf

Trafikanalys (2026). *Kvalitetsdeklaration Fartyg 2025 – svenska och utländska fartyg i svensk regi*.

UHR (2026). Antagningsstatistik för sjökaptensprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet. www.uhr.se/studier-och-antagning/antagningsstatistik/

UHR (2026). Antagningsstatistik för sjöingenjörsprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet. www.uhr.se/studier-och-antagning/antagningsstatistik/

UNCTADstat (2026). Merchant fleet by country of beneficial ownership. [Beyond 20/20 WDS - Table view - Merchant fleet by country of beneficial ownership, annual \(unctad.org\)](#).

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.

Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se

