

Till:

Miljö- och energidepartementet
m.registrator@regeringskansliet.se
christina.nordenbladh@regeringskansliet.se
m.remiss-energi@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE
(M2017/00723/R)

Stockholm 2017-04-19

Synpunkter på promemorian - Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Föreningen Svensk Sjöfart har mottagit ovan rubricerade remiss med förslag på:

- ny lag om minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle;
- ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, samt;
- lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Föreningen Svensk Sjöfart noterar att promemorian uppmärksammar att det i budgetpropositionen för 2017 framgår att en viktig del i insatserna för att nå en fossilfri fordonsflotta är skapandet av långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel. Föreningen Svensk Sjöfart delar uppfattningen att långsiktiga spelregler är viktiga.



I promemorian föreslås ett reduktionsplikssystem som i kombination med ändrade skatteregler, syftar till att minska växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel. Då reduktionsplikten har till huvudsakligt syfte att bidra till en fossilfri fordonsflotta föreslås inte stationära motorer ingå och ej heller sjöfart som använder märkt dieselbränsle då det finns risk att priset på marina dieselbränslen för fartyg, om de omfattas av reduktionsplikten, kommer bli dyrare än de bränslen som erbjuds i näraliggande hamnar i våra grannländer. Promemorians bedömning är att fartyg i en sådan situation kommer att bunkra billigt fossilt dieselbränsle i andra länder i stället för att köpa det dyrare dieselbränsle som skulle erbjudas i svenska hamnar. Föreningen delar bedömningen vad avser sjöfart. Eventuella alternativa metoder för att uppmuntra sjöfarten att reducera växthusgasutsläppen är användandet av incitament, exempelvis genom Sjöfartsverkets miljödifferenterade farledsavgifter, vilket skulle kunna leda till en ökad andel biodrivmedel i bränsle avsedd för sjöfart utan behov av lagstadgad inblandning.

En intressant aspekt gällande sjöfartsbränslen vilket kan vara värt att beakta vid vidare handläggning av förslaget, dels från ett växthusgasutsläppsperspektiv men också från ett tillgänglighetsperspektiv, är att den internationella standarden för sjöfartsbränsle, ISO 8217, ändrades våren 2017 för att tillåta inblandning av upp till 7 % FAME. Med anledning av att världshandelsflottan i runda tal konsumerar 300 miljoner ton bränsle per år så skulle en inblandning av 7 % FAME betyda att avsevärda volymer FAME framgent kan komma att förbrukas av den internationella sjöfarten. Ur växthusgasutsläppsperspektivet är detta självfallet positivt men det kan också ge effekter på tillgängligheten av FAME på den i remissen angångna marknaden.

Stockholm som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART

Fredrik Larsson