

Till: Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
martin.larsson@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE
(M2021-01183)

Stockholm 2021-09-06

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.

Betänkandet Utfasningsutredningen (SOU 2021:48)

Svensk Sjöfart har mottagit ovan rubricerade betänkande och önskar yttra sig enligt nedan:

Bakgrund och sammanfattning av utredningen och dess förslag

Regeringen beslutade den 19 december 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och utreda förutsättningarna för förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar.

Utredningen tillsattes av regeringen efter att ha konstaterat att användningen av fossila drivmedel i både inrikes transporter och arbetsmaskiner i princip måste minska till noll om Sverige ska kunna nå det riksdagsbundna målet om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045. Regeringen bedömde även att utfasningen av fossila drivmedel behöver ske i en än snabbare takt och att ett årtal därför behövde utredas för när de fossila drivmedlen ska vara helt utfasade. Uppdraget omfattade arbetsmaskiner och inrikes vägtrafik, flyg, sjöfart och järnväg. Uppdraget omfattade inte internationell sjöfart och internationellt flyg.

Utredningens uppgift var inte att analysera om en utfasning av fossila drivmedel i Sverige ska ske, utan hur och hur snabbt det kan gå att genomföra den. Utfasningen behöver vara kostnadseffektiv och hållbar utifrån en rad olika perspektiv, inte minst miljömässiga, sociala och fördelningspolitiska samtidigt som transportsektorn fortsättningsvis måste tillgodose en grundläggande tillgänglighet. Ytterligare en utgångspunkt för utredningen var att Sverige bör vara ett föregångsland, en roll som ställer krav på att utfasningen genomförs på ett sätt som även kan genomföras i andra delar av EU och världen. Andra länder ska både vilja och kunna ta efter.

Utredningen avslutades i juni 2021 och har presenterat följande huvudsakliga förslag och bedömningar:

- Användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040. Utfasningsåret bör vara ett riksdagsbundet etappmål.
- Utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en kombination av en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle, och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel. Främst väg-transporterna bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.
- De för utfasningen mest centrala styrmedlen behöver skärpas i närtid. Det handlar främst om att:
 - Sverige bör verka för att EU-omfattande nollutsläppskrav med tydliga tidtabeller införs på nya personbilar, lätta last-bilar och tunga fordon.
 - De offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas.
 - Reduktionspliktsystemet bör förändras genom att
 - (i) samma reduktionskrav ställs på diesel och bensen,
 - (ii) rena och höginblandade flytande biodrivmedel förs in under systemet, och
 - (iii) en särskild kvot införs för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen.
 - Förutsättningarna för att omforma reduktionsplikten till ett utsläppshandelssystem bör utredas, i samspel med pågående utveckling inom EU.
- Ett nationellt förbud mot nya bensen och dieseldrivna personbilar bedöms som svårt att införa, inte minst ur EU-rättslig synpunkt.
 - Sverige bör i stället verka för EU-omfattande nollutsläpps krav i förordningen (2019/631) om nya bilar koldioxidutsläpp till 2030 eller strax därefter och senast 2035.
 - På nationell nivå föreslås ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon (NUF) i nybilsförsäljningen av bilar 2030. Med NUF menas fordon utan koldioxidutsläpp vid körning (från "avgasröret"). EU-kraven kompletteras med fortsatt utveckling av de nationella styrmedlen.

Svensk Sjöfarts yttrande

Inledning

Den svenska sjöfartsnäringen är en mångfacetterad bransch med aktörer som verkar såväl lokalt, regionalt, nationellt och globalt med fartyg som varierar i storlek från mindre taxibåtar till flera hundra meter långa oceangående fartyg. Gemensamt för alla dessa fartyg är att de möjliggör effektiva transporter av passagerare och gods mellan världens kontinenter och länder såväl som nationellt mellan regioner, öar och i våra skärgårdar vilket är av avgörande betydelse för ett ökat välbefinnande i hela Sverige. Idag är de stora hindren för att uppnå klimatmålet inte i första hand tekniska, även om dessa finns med som en del. Istället handlar det snarare om tillgången på icke-fossilt drivmedel och bränsle, tillgången på väl fungerande finansiella instrument som möjliggör miljö- och klimatinvesteringar och en effektiv användning av ekonomiska styrmedel i form av skatter och avgifter som styr i rätt riktning.

För att påskynda en omställning behöver lönsamheten öka, kostnader hållas låga och ekonomiska styrmedel anpassas. Teknik för anpassning av fartyg för drift på icke-fossila drivmedel och bränslen såsom biogas, batterier, biodiesel, grön metanol m.m. existerar men med vissa begränsningar. Exempelvis är dagens kvantiteter av biodrivmedel och bränslen inte tillräckliga för att tillgodose sjöfartsnäringens behov vare sig inrikes eller utrikes.

Givet knappheten av icke fossilbaserade drivmedel och bränslen konstaterar Svensk Sjöfart att tillgång och allokering av hållbara biodrivmedel på både kort och lång sikt är beroende av utvecklingen på såväl de globala som regionala och lokala biodrivmedelsmarknaderna.

Val av utfasningsår

Sverige har sedan en lång tid tillbaka ambitionen att tillhöra de länder som ligger i framkant av den globala omställningen mot klimatmålen och då bland annat på transportområdet. Användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner stod 2019 för knappt 40 procent av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Användningen inom sektorn har därmed en avgörande roll för möjligheterna att nå klimatmålet till 2045 i det svenska klimatramverket. Mållåret för utfasning av fossila drivmedel är en avvägning mellan att så snabbt som möjligt minska utsläppen på nationell nivå och samtidigt genomföra utfasningen på ett sätt som är så hållbart och kostnadseffektivt som möjligt. Utredningen föreslår att utfasningsåret ska vara år 2040.

De stora investeringar i ny teknik- och infrastruktur som snabbt behöver göras för att nå en utfasning av fossila drivmedel till år 2040 kan leda till konkurrensfördelar för företag verksamma i Sverige, enligt utredningen. Baserat på scenarios över konsekvenser för den framtida utvecklingen inom transportsektorn betonar utredningen att en omfattande elektrifiering av främst vägtransporterna, minskad trafik samt satsning på ökad transporteffektivitet är nödvändigt samt frigör förnybara flytande och gasformiga drivmedel för användning inom flyg, sjöfart och andra tillämpningar där elektrifiering kan vara svårare att genomföra.

Svensk Sjöfart avstår att ha synpunkter på val av utfasningsår. Svensk Sjöfart konstaterar dock att ju snarare sjöfarten allokeras förnybara drivmedel och bränslen desto tidigare kan sjöfarten dels uppfylla externt och internt satta klimatmål samtidigt som sjöfarten kan bidra till

uppfyllnad av målen om ökad transporteffektivitet och minskad trafik på vägnätet givet sjöfartens kapacitet att transportera stora volymer under både energi- och transporteffektiva former.

Ökad styrning för utfasning av fossila drivmedel i sjöfart

Utredningen ger uttryck för att Sverige bör verka för att styrmedel i första hand införs och skärps på EU-nivå för den trafik som kan bunkra både i Sverige och i andra länder samt bedömer att nationella styrmedel kommer behövas för att nå utfasning av fossila drivmedel till år 2040. Därtill föreslår utredningen att:

- *Sverige bör verka för att sjöfart omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS).*
- *Sverige bör fortsätta verka för att energiskattedirektivet ändras så att möjligheten till undantag för skatt på fossila drivmedel till inrikes flyg och sjöfart samt skyldigheten till skattebefrielse för fossilt drivmedel till utrikes flyg och sjöfart tas bort.*
- *Drivmedelsanvändningen i inrikes sjöfart, fiskefartyg och järnväg bör på sikt omfattas av reduktionsplikt.*
- *Utökade satsningar bör ske på forskning, utveckling, demonstration och marknadsintroduktion av batterielektrisk drift och drift med bränsleceller inom flyg och sjöfart.*
- *Ytterligare riktat stöd för laddning vid hamn behöver även övervägas.*
- *Vid Trafikverkets upphandling av Gotlandstrafiken, för ny upphandlingsperiod från och med 2027, bör ambitionen vara att de fossila bränslena för den upphandlade trafiken fasas ut.*

Svensk Sjöfart hade gärna sett att utredningen gett uttryck för att Sverige bör verka för att styrmedel i första hand införs och skärps på global nivå, och inte endast EU-nivå, vilket hade rimmat bättre med utgångspunkten för utredningen att utfasningen genomförs på ett sätt som även kan genomföras i andra delar av EU och världen.

Beträffande de övriga sjöfartsspecifika förslagen kan det noteras att EU-kommissionen i juli 2021 presenterat förslag om sjöfartens inkludering i EU ETS samt beskattning av sjöfartsbränsle. Svensk Sjöfart avstår därmed att yttra sig om dessa förslag i detta yttrande.

Svensk Sjöfart tillstyrker utredningens förslag att drivmedelsanvändningen i inrikes sjöfart bör omfattas av reduktionsplikt. Dessvärre noterar vi att reduktionsplikten i sin nuvarande utformning försvårar tillgången av HVO (bio-diesel) till sjöfarten eftersom drivmedelsproducenterna inte tillåts tillgodoräkna sig andelen förnybart drivmedel i drivmedel som försetts med märk- eller färgämnen enligt 2 kap. 8 § lagen om skatt på energi.

Konsekvenserna blir att marina dieselprodukter riskerar att inte följa övriga samhällets utsläppsreduktion samt att tillgången på biodrivmedel för marint bruk sannolikt minskar, vilket i sin tur riskerar att HVO för sjöfarten att nå de uppsatta klimatmålen i dagsläget inte kan betraktas som ett alternativ. Dock kan förutsättningarna ändras, exempelvis genom reallokering av förnybara drivmedel till sjöfarten baserat på ökad elektrifiering av vägtransporter (vilket

sannolikt leder till minskad efterfrågan på förnybara drivmedel och bränslen från vägtransporter) eller genom ändring av nuvarande reduktionsplikt så att drivmedelsproducenterna de facto tillåts tillgodoräkna sig andelen förnybart drivmedel i drivmedel som försetts med märk- eller färgämnen enligt 2 kap. 8 § lagen om skatt på energi.

Utredningens förslag att utökade satsningar bör ske på forskning, utveckling, demonstration och marknadsintroduktion av batterielektrisk drift och drift med bränsleceller inom bland annat sjöfart är mycket välkommet och något som Svensk Sjöfart efterfrågat under lång tid. Det kan i sammanhanget noteras att sjöfartsforskning i Sverige är ytterst blygsamt finansierat jämfört med våra grannländer, vilket även utredningen noterat.

Beträffande upphandlingen av Gotlandstrafiken tillstyrker Svensk Sjöfart att ambitionen bör vara att fossila bränslen fasas ut. Svensk Sjöfart noterar dock att utredningen varken specificerar eller yttrar sig om måldatum för utfasningen. Givet osäkerheter kring tillgång och allokering av icke-fossila bränslen till nästa avtalsperiod tillsammans med ett av Svensk Sjöfart identifierat behov att analysera ekonomiska konsekvenser av en utfasning av fossila bränsle för Gotlandstrafiken så välkomnar vi att utredningen nöjt sig med att uttala sig om en ambition.

Styrmedel för långsiktigt hållbara förnybara drivmedel

Sveriges användning av förnybar energi (biodrivmedel plus el) ligger betydligt högre än motsvarande användning i övriga EU. Även Finland har en hög andel förnybar energi. Det är framför allt användningen av biodrivmedel som förklarar skillnaden för Sveriges och Finlands del. Norges höga användning av förnybar energi förklaras i stället främst av den höga andelen elbilar i bilparken samtidigt som landets elproduktion i det närmaste är helt förnybar. Råvaran till de biodrivmedel som användes i Sverige 2019 importerades till drygt 90 procent och något mer än 50 procent kom från grödor som klassas som livsmedel- eller fodergrödor, inklusive bi-produkter från palmoljetillverkning (PFAD).

Svensk Sjöfart instämmer med utredningen att produktionsteknik behöver utvecklas och att nya fullskaliga anläggningar behöver komma på plats både i Sverige och i andra länder för framställning av avancerade biodrivmedel och elektrobränslen, dvs. drivmedel med särskilt låga livscykelutsläpp och liten påverkan på markanvändningen. Utredningen föreslår i detta sammanhang att Sverige aktivt bör bidra till att EU-initiativet "FuelEU-Maritime" får tillräcklig omfattning och kan bidra till att nya fullskaliga produktionsanläggningar för långsiktigt hållbara förnybara drivmedel kommer på plats samt att drivmedlen främst behöver utvecklas för användning inom bland annat sjöfart, men även flyg och för de arbetsmaskiner och vägfordon som fortsatt använder förbränningsmotor när de fossila drivmedlen fasas ut. Svensk Sjöfart tillstyrker utredningens förslag givet knappheten på förnybara drivmedel till sjöfarten i dagsläget samt att förbränningsmotorer framgent bedöms som det enda rimliga alternativet för fartyg trafikerandes längre distanser. Det är därför välkommet från Svensk Sjöfart att utredningen bedömer att de långsiktigt hållbara förnybara drivmedlen främst behöver vara av s.k. drop-in typ för att kunna användas i fartyg med förbränningsmotorer särskilt utvecklade för drift med långsiktigt hållbara förnybara drivmedel, inklusive biogas.

Styrmedel för laddinfrastruktur

Utredningen föreslår beträffande utbyggnad av laddinfrastruktur att den är och bör fortsatt vara ett prioriterat område i EU:s gröna giv, genom bland annat kommande skärpningar av det s.k. AFID-direktivet och EU-gemensamma stödsystem. Sverige bör stödja detta arbete och särskilt inriktningen mot att revideringen ska ge incitament till att infrastrukturen byggs ut på ett mer heltäckande sätt i hela EU.

Svensk Sjöfart och andra näringslivsaktörer har länge efterfrågat att även fartyg under 400 bruttoregister-ton ska kunna ta del av skattenedsättningen för landansluten el samt att skattenedsättningen även bör omfatta laddning av batterier för framdrift och stödjer därför utredningens utlåtande i avsnitt 14.6.1.

Givet att EU-kommissionen under sommaren presenterat förslag på ett reviderat AFID-direktiv, samt att *FuelEUMaritime* inkluderar krav att vissa fartyg skall koppla upp sig på det lokala elnätet vid hamnuppehåll avser Svensk Sjöfart att inkomma med särskilda yttranden på dessa förslag och nöjer sig härmed med att påpeka att efterfrågan från sjöfarten, om inte direkta EU-krav, om en kraftig utbyggnad för laddinfrastruktur i hamnar och skärgårdar är att förvänta.

Stockholm som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson

Miljö- och Klimatansvarig