

Till: Klimat- och Näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
johan.gannedahl@regeringskansliet.se

**REMISSYTTRANDE
(KN2024/00503)**

2024-04-26

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. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Yttrande från Svensk Sjöfart på Kommissionens meddelande om EU:s kommande klimatmål för 2040 samt Kommissionens meddelande om industriell koldioxidförvaltning

Svensk Sjöfart noterar Kommissionens meddelande om EU:s kommande klimatmål för 2040 vilket ska sättas i relation till EU:s klimatlag om att uppnå klimatneutralitet till 2050. Meddelandet målar upp en ambitiös vision om ett EU som tar täten i omställningen både för klimatets skull och med syftet att öka självförsörjningen av hållbar energi med målet att reducera växthusgasutsläppen med 90% jämfört med 1990. Svensk Sjöfart bedömer att EU:s stämmer väl överens med vår vision om noll utsläpp vare sig till luft eller vatten till 2050 och har inget att anmärka på EU:s ambitionsmål till 2040.

Måluppfyllnaden av ambitionen liksom klimatlagen kommer kräva stora insatser och resurser av hela samhället, vilket ställer krav på att omställningen görs på ett i alla avseenden hållbart sätt inklusive att förutsättningar ges för konkurrenskraftiga europeiska företag samt acceptans för omställningen såväl hos enskilda medborgare och samhället i stort.

Givet att klimatomställningen i grund och botten handlar om att byta fossil energi mot förnybar energi kommer betydande investeringar behövas, såväl med offentliga som privata medel. Europeisk konkurrenskraft måste stärkas och det är därför av yttersta vikt att man tar hänsyn till näringslivets förutsättningar i omställningen. I dagsläget har näringslivet tagit täten i omställningen och statliga institutioner såväl som politiken

behöver vara lyhörda, behjälpliga och handlingskraftiga för näringslivets behov och problemställningar för att inte sinka takten i omställningen.

En viktig beståndsdel i omställningen är EU:s handelssystem med utsläppsrätter och de intäkter som systemet genererar. Det kan inte nog understrykas att dessa intäkter oavkortat behöver återföras och investeras i åtgärder som främjar reduktionsåtgärder i de verksamheter som intäkterna härstammar från.

Med anledning av den ofantliga volym fossila bränslen som ska ersättas med förnybara alternativ så har vi inte råd att utesluta några alternativ och vi är eniga med meddelandet som drar samma slutsats. Likaså är vi eniga med meddelandet att elektrifiering är centralt, både direktelektrifiering då fartyg ligger till kaj liksom för laddning av batterier. Vi ser även att elektriskt framställda drivmedel kan ersätta en del av dagens behov på fossila drivmedel. Dock så är elektrifiering inte hela lösningen då vi ser att andra former av förnybar energi som till exempel biobränslen och vind kommer utgöra en betydande roll.

Penetreringen av förnybar energi inom sjöfarten har redan påbörjats och vi har identifierat flera frågeställningar som snarats behöver besvaras, bland annat hur vi effektivast kan använda befintlig infrastruktur samt vägledning om växthusgasberäkningar. Som exempel kan nämnas det omedelbara behovet av ett certifikat-system för biobränslen och vi bedömer att dessa frågor behöver omfamnas och hanteras av lämplig myndighet, förslagsvis statens Energimyndighet.

Beträffande meddelandet om industriell koldioxidförvaltning så ser vi att koldioxidinfångning i olika former, inklusive transport av infångad koldioxid, sannolikt kommer utgöra ytterligare en central pusselbit i omställningen samt för att möta uppsatta klimatmål. För sjöfarten kan tekniken vara avgörande ur många hänseenden, både för infångning ombord eller för framställning av drivmedel för sjöfarten. Dock är det av vikt, precis som meddelandet ger uttryck för, att eventuella komparativa fördelar med drivmedel framställda av infångad koldioxid skall sättas i relation till det omfattande elbehovet vid produktionen av sådana drivmedel. Dessutom förväntas stora volymer koldioxid skeppas med fartyg och vi ser därför ett behov av att snarast påbörja arbetet med att utforma och utveckla ändamålsenliga regler för fartygstransport av koldioxid.

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson, Miljö- och Klimatansvarig