



Remissvar

Dnr 2021-265

2021-08-27

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Europeiska kommissionens förslag FuelEU Maritime

I2021/02042

Konjunkturinstitutet (KI) har fått möjlighet att ge kommentarer på Europeiska kommissionens förslag FuelEU Maritime. Syftet med kommissionens förslag är att minska sjöfartens klimatpåverkan genom att öka dess användning av bränslen med lågt innehåll av fossilt kol (Renewable Low-carbon Fuels – RLF). Den konstruktion som kommissionen föreslår är tekniskt komplicerad och KI har inte haft möjlighet att granska och analysera konsekvenserna av det i detalj.

Utgångspunkten för kommissionens förslag är att, även om sjöfart nu föreslås föras in i EU ETS, är ETS-priset för lågt för att sjöfarten skulle gå över RLF.¹ Därför föreslås bland annat en reglering på fossilintensiteten (mätt som well-to-wake) i sjöfartens bränsle. Regleringen stärks över tid – från -2 % 2025 till -75 % 2050 relativt ett ännu inte beräknat referensvärde.

Regleringen bygger på tämligen komplicerade beräkningar som KI inte har haft möjlighet att studera i detalj. Den höga komplexiteten kan möjligen leda till att systemet blir svårt att förstå likväl som att övervaka. Regleringen omfattar även sjöfart som anlöper EU-hamn från tredje land. Det skulle kunna innebära att situationer uppstår där EU kräver en viss mängd RLF i tanken, men att den kvaliteten inte gått att uppbringa vid fartygets avgångshamn. KI besitter ingen särskild kompetens inom sjöfart och kan inte avgöra om detta i praktiken är ett problem och i sådana fall hur stort det är. Problemet motverkas rimligen av den flexibilitet som finns inbyggt i systemet (se nedan) och att kraven ska uppfyllas på årsbasis.

Systemet kommer det att tvinga in RLF i bränslemixen. Det verkar emellertid inte skapa några incitament för att effektivisera själva transporten, till exempel genom mer effektiva fartyg eller lägre hastigheter, utöver de som uppstår som en följd av att regleringen gör bränslet dyrare. Ett undantag kan vara att alternativ som el- och vinddrift ska reflekteras i beräkningarna. Detta kan skapa incitament för att använda fartyg som kan utnyttja dylika alternativ. Det är ännu inte klart hur detaljerna kommer att utformas härvidlag.

Om ett fartyg överträffar vad som krävs av regleringen föreslås överskottet kunna användas för att kompensera för andra fartyg som inte når upp till kraven. KI menar att denna typ av flexibilitet generellt är önskvärd i och med att den ökar kostnadseffektiviteten i systemet och

¹ Enligt Impact Assessment krävs ett utsläppsprätspris på över €200 för att RLF ska vara ekonomiskt intressant för sjöfartssektorn.

möjligan kan motverka problemet med fartyg som inte har tillgång till RLF i sin avgångshamn. KI uppfattar det dock som otydligt exakt hur kompensationen ska gå till.

På motsvarande sätt som för ReFuelEU Aviation efterlyser KI en djupare analys av samspelet mellan den här förslagna regleringen av sjöfarten och EU ETS. I och med att sjöfart läggs in i EU ETS innebär en minskning av sjöfartens växthusgasutsläpp att de utsläppsätter som skulle ha täckt dessa utsläpp i stället kan användas någon annanstans². Att utsläppsätterna används där de gör mest nytta – i verksamheter där det är mest kostsamt att minska utsläppen – är en grundbult i ETS och borgar för kostnadseffektivitet. Men det rimmar illa med att samtidigt införa en reglering på en del av utsläppshandelssystemet, här sjöfart.

Kommissionen befarar att utan regleringen kommer EU ETS-priset förvisso skapa incitament för energieffektivisering men inte vara tillräckligt för att RLF ska komma in på marknaden. Mot detta kan anföras att en framåtblickande marknad rimligen borde inse att om EU ska uppnå sina klimatmål så kommer RLF förr eller senare behövas, vilket torde skapa incitament för marknaden själv att arbeta för att erforderliga mängder RLF ska bli tillgängligt. Den föreslagna regleringen kommer med alla sannolikhet påskynda det arbetet, men på bekostnad av en mindre kostnadseffektiv klimatpolitik.

Förslaget kommer medföra högre kostnader för sjötransporter och det bör utredas närmare hur förslaget kan komma att påverka svenskt näringsliv.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Föredragande har varit forskningschef Svante Mandell.

Urban Hansson Brusewitz
Generaldirektör

² Denna så kallade vattanesängseffekt kan motverkas av annulleringsmekanismen.