

Till: Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia:  
[andreas.kannesten@regeringskansliet.se](mailto:andreas.kannesten@regeringskansliet.se)

REMISSYTTRANDE  
(I2020/03425)

Stockholm 2021-02-15

*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.*

Remiss av Promemorian Reduktionsplikt för bensen och diesel – kontrollstation.

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

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, länder, regioner, öar och i våra skärgårdar vilket är av avgörande betydelse för ett ökat välstånd 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 fossilfria drivmedel, 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 till alternativa drivmedel och energikällor såsom gasdrift (LNG/LBG), batteridrift, biodiesel (HVO), metanol m.m. existerar men med vissa begränsningar. Exempelvis är dagens kvantiteter av biodrivmedel inte tillräckliga för att tillgodose sjöfartsnäringens behov vare sig inrikes eller utrikes. Givet knappheten av biodrivmedlen konstaterar sjöfartsnäringen, liksom regeringen konstaterade i

dokumentet »En klimatstrategi för Sverige« från april 2018, att tillgången på hållbara biodrivmedel på både lång och kort sikt är beroende av utvecklingen på de globala och regionala biodrivmedelsmarknaderna. Oaktat begränsningen på tillgången av biodrivmedel så kan det konstateras att HVO av enskilda aktörer inom sjöfarten anses som det huvudsakliga bränslealternativet för att uppfylla satta klimatmål. Det bör noteras att även statliga aktörer i huvudsak förordar HVO för deras omställning<sup>1</sup>.

Givet ovan noterar vi avsaknaden av styrmedel för att allokera HVO till sjöfarten. Dessvärre noterar vi även att reduktionsplikten i sin nuvarande utformning ytterligare försvårar tillgången av HVO 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 inte kan betraktas som ett alternativ.

Med anledning av ovan vill Svensk Sjöfart framföra att behov av styrmedel för att tillgodose sjöfarten med HVO är uppenbart samtidigt som vi i det korta perspektivet förespråkar att styrmedel som riskerar att minska förutsättningarna för användandet av HVO inom sjöfart bör undvikas.

Stockholm som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson

Miljö- och Klimatansvarig

---

1

<http://www.sjofartsverket.se/pages/115149/Sj%c3%b6fartsverket%20regeringsuppdrag%20fossilfri%20fartygsflotta%20-%20Rapport.pdf>

<https://www.kustbevakningen.se/globalassets/documents/om-oss/utredningar/uppdrag-att-analysera-och-foresla-hur-myndighetens-fartygsflotta-skulle-kunna-bli-fossilfri.pdf>