

Till: Miljö- och Energidepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

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

## REMISSYTTRANDE (I2019/01357/E)

Göteborg 2019-09-18

*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.*

### Remissyttrande på SOU 2019:11 - Biojet för flyget

**Svensk Sjöfart har givits tillfälle att yttra sig på Biojetutredningens betänkande SOU 2019:11 och särskilt avsnitt 10.3.1 med rubriken – Redovisning av klimatpåverkan från långväga resor kan ha betydelse för konsumenters val.**

#### Utredningens syfte

Biojet-utredningens huvudsakliga syfte var, beskrivet i korthet, att analysera hur flygets användning av hållbara biodrivmedel kan främjas för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och minskad klimatpåverkan. I uppdraget ingick att analysera främjandet av hållbara biodrivmedel, vid behov föreslå utformandet av lämpliga styrmedel för minskad klimatpåverkan samt hur en storskalig svensk produktion av biodrivmedel kan främjas liksom bedöma inblandningsnivåer med hänsyn till pris, tillgång och efterfrågan från andra sektorer.

#### Avsnitt 10.3.1

Under avsnitt 10.3.1 föreslår utredningen att:

- *Konsumentverket ges i uppdrag att tillsammans med berörda myndigheter ta fram ett förslag på redovisning av klimatpåverkan från långväga resande med buss, tåg, flyg och färja vid försäljning och marknadsföring av resor. Klimatnyttan från användning av biodrivmedel bör inkluderas i informationen.*

Utredningen framför som skäl till förslaget att det redan idag finns miljömärkningssystem och specifik information om produkters miljö- och klimatprestanda med syftet att underlätta för konsumenter som vill beakta miljöaspekter i konsumtionsbeslut, vilket kan leda till andra val av färdmedel och destinationer.

På transportområdet nämns exempelvis obligatorisk märkning av personbilars bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp samt krav på drivmedelsleverantörer att informera om drivmedels utsläpp av växthusgaser och andra förhållanden som har betydelse för att bedöma drivmedlets miljöpåverkan.

Några obligatoriska system för märkning av eller information om utsläpp av växthusgaser från långväga resor finns inte, men ett antal frivilliga initiativ existerar på området. Med långväga resor avser utredningen resor över 30 mil.

Myndigheterna inom Energimyndighetens uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet har föreslagit att regeringen ska ge Konsumentverket i uppdrag att undersöka möjligheten att ställa krav på redovisning av flygresors klimatpåverkan vid försäljning och marknadsföring av resor i Sverige.

Utredningen instämmer i att Konsumentverket bör ges huvudansvaret för att ta fram ett förslag då det är viktigt att systemet utformas så att det får faktisk effekt för konsumenters val. Uppdraget bör omfatta samtliga trafikslag för långväga resande, dvs. flyg, tåg, buss och färja. Detta ger kunskapsspridning om vilken betydelse val av trafikslag har och ger samma förutsättningar för alla leverantörer som erbjuder långväga resande.

Utredningen föreslår dessutom att Transportstyrelsen och Energimyndigheten bör medverka i arbetet för att säkerställa att en enhetlig metod för beräkning av klimatpåverkan utarbetas och används. Viktiga frågor vad gäller flygets utsläpp är bl.a. hur höghöjdseffekter ska beräknas samt vilken hänsyn som kan tas till olika flygplans bränsleförbrukning, belägningsgrad och användning av biodrivmedel. Samtidigt är det viktigt att informationskravet inte blir så omfattande att den administrativa bördan blir orimlig. Liknande överväganden behövs för andra trafikslag. Konsumenten bör kunna nås av information om effekten av inblandning av biodrivmedel och eventuella möjligheter att själv välja ökad inblandning. Detta kan främja användning av biojetbränsle samt öka förståelsen och acceptansen för högre krav i en eventuell reduktionsplikt.

Svensk Sjöfart välkomnar utredningens förslag i avsnitt 10.3.1 men önskar uppmärksamma att majoriteten av färjor till, från eller inom Sverige trafikerar sträckor kortare än de 30 mil (motsvarar 162 nautiska mil) som utredningen beaktar som långväga resa.

Svensk Sjöfart önskar också uppmärksamma att den absoluta merparten av alla färjor, oavsett sträcka, medför betydande volymer gods i tillägg till passagerare, varför valet av beräkningsmodell för hur enskilda passagerares utsläpp i förhållande till godset kan komma att få avgörande betydelse vid jämförelser mellan trafikslag.

Svensk Sjöfart rekommenderar att även Trafikanalys inkluderas i arbetet för att säkerställa utvecklandet av en trafikslagsövergripande jämförelsebar metod/modell för resors klimatpåverkan utarbetas.

#### **Avsnitt 9.5.4 - Reduktionsnivåer och osäkerheter – efterfrågan från sjöfarten?**

Utredningens förslag om reduktionsnivåer sträcker sig endast till år 2030 på grund av att man bedömer det allt för osäkert att sätta reduktionsnivåer efter detta år, beroende på olika osäkerheter vilka listas i avsnitt 9.5.4. Ett av de skäl som nämns är bland annat en efterfrågan av biodrivmedel från sjöfarten.

Svensk Sjöfart kan bekräfta att sjöfarten med stor sannolikhet kommer efterfråga betydande volymer biodrivmedel i framtiden, både för nationell men även internationell sjöfart, även om vissa sjöfartssegment sannolikt elektrifieras. Liksom utredningen vågar inte Svensk Sjöfart sia om magnituden på en framtida efterfrågad volym biodrivmedel från sjöfart men den är förmodligen signifikant.

Göteborg som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson

Miljö- och Klimatansvarig