

Remissyttrande

Handläggare

Fredrik Lindgren
Havsmiljöenheten
fredrik.lindgren@havochovatten.se

Datum 2022-11-28

Dnr 2925-22

Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Trafikanalys rapport Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Sammanfattning

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) tillstyrker i huvudsak de förslag som rör sjöfarten som lämnas i Trafikanalys rapport "Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning". Däremot ges inga detaljkommentarer inom övriga transportslag, då dessa sektorer inte specifikt ligger inom HaVs arbetsområde. Havs- och vattenmyndigheten arbetar för att nå god status respektive god miljöstatus i våra vatten- och havsområden och för att uppnå miljömålen Hav i balans samt levande kust och skärgård och Levande sjöar och vattendrag. Att bromsa och motverka de allvarliga effekter som klimatförändringarna och havsförsurningen ger upphov till är av stort värde, då klimatförändringarna bland annat bidrar till ytterligare en negativ stress som den akvatiska miljön är utsatt för. Därför är det viktigt att utsläppen av växthusgaser generellt från transportsektorn minskar i den takt som är satta i etappmålen för år 2030 respektive 2045¹.

Havs- och vattenmyndighetens inställning

Generella synpunkter

Det är essentiellt att Sverige arbetar aktivt med syfte att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn, för att minska de negativa effekterna från klimatförändringarna. De långåriga utsläppen av växthusgaser och den efterföljande klimatförändringen och havsförsurningen bidrar till stora effekter på havsmiljön. Konsekvenserna av dessa effekter kommer att påverka ekosystemets funktion och även omfatta mänsklig användning av havet över en lång tid. Ett urval av dessa effekter är:

ett lägre pH i haven medför skadliga effekter på många organismer då det påverkar flera biologiska processer negativt, t.ex. möjligheten för organismer att bilda skal eller skelett av kalk, fotosyntes, respiration och syra-bas reglering;

¹ <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/>

ökade luft och vattentemperaturer som gör att arter tvingas ändra sin naturliga utbredning, t.ex. bottenlevande organismer, sjöfågel och fisk;

ökad förekomst av marina värmeböljor som riskerar att slå ut hela populationer av framförallt bottenlevande organismer;

minskad utbredning av is vilket leder till att arter som är beroende av is för sin överlevnad eller reproduktion riskerar att försvinna;

utflöden från stora floder blir kraftigare och för med sig näringsämnen, farliga ämnen och skräp till havet;

vind och vågor ökar i styrka och storlek, som leder till ökad erosion och därmed ökad förlust av viktiga marina habitat.

Detaljerade synpunkter

Då det medför större utmaningar för sjöfarten med elektrifiering jämfört med andra transportslag, på grund utav krav på att medföra större mängd lagrad energi för långväga resor och att möjligheten till laddning är små, är det viktigt att den får tillgång till de koldioxidneutrala bränslen som är tillgängliga. Innan dess att produktion av t.ex. vätgas, metanol eller ammoniak kan genomföras i stor skala. Det är därför av stor vikt att reduktionsplikten för landtransporter upprätthålls, så att elektrifieringen av vägtrafiken och luftfarten ökar och kan genomföras i snabb takt. Detta är också viktigt för att minska de svenska utsläppen av koldioxid. Dessa koldioxidneutrala bränslen kan sedan bli tillgängliga för sjöfarten och underlätta dess omställning mot klimatneutralitet. Det är viktigt att inse att en minskning av koldioxidutsläppen kommer att innebära kostnader för samhället och medborgarna, men om inte åtgärder genomförs kommer kostnader från klimatförändringarnas negativa effekter i slutändan bli långt högre². En studie som undersökte kostnader av negativ miljöpåverkan på Östersjön från sjöfart har uppskattat kostnaden för klimatpåverkande utsläpp från sjöfarten till 737 miljoner euro årligen och utsläpp som bidrar till ekotoxikologiska effekter till 582 miljoner euro årligen³.

Det är statens ansvar att genomföra arbete som på lång sikt är positivt för landet och medborgarna, även om det på kort sikt medför ökade kostnader. HaV anser vidare att temporärt ökade kostnader för staten och samhället för fossilfritt bränsle kan indirekt medföra positiva effekter i samhället, till exempelvis kan långsiktiga inriktningar som reduktionsplikten medför att industri (e.g. drivmedelsbolag) vågar satsa på framställningen av fossilfria bränslen då man vet att det finns en långsiktigt efterfrågan. Exempel på liknande satsning för att uppnå fossilfrihet är Göteborgs stads satsning på laddinfrastruktur och eldrivna bussar, där det goda exemplet kunde förevisas och idag rullar fler än 2500 av Volvos eldrivna bussar i över 20 länder⁴. Ytterligare exempel är Kaliforniens (USA) olika satsningar på klimatåtgärder där studier har påvisat positiva ekonomiska effekter i delstaten⁵.

² Stern N, 2006. The Economics of climate change: The Stern review. Cambridge University Press.

³ Ytreberg et al., 2021. Valuating environmental impacts from ship emissions – The marine perspective. Journal of Environmental Management 282.

⁴ <https://www.environmentalengineering.org.uk/news/gothenburg-showcases-innovative-electric-buses-9421/>

⁵ Jones, B. et al., 2017. The net economic impacts of California's major climate programs in The Inland Empire. Center for labor Research and Education, UC Berkeley.

HaV anser dessutom att det är viktigt att Sverige, förutom att arbeta nationellt med att minska de klimatpåverkande utsläppen från sjöfarten, fortsätter vara aktiva inom EU och det internationella sjöfartsorganet IMO för att bidra till de satta målen för att minska utsläppen av växthusgaser och att öka takten för sjöfarten att ställa om. Rederier bör erbjudas ekonomiska incitament för att stödja denna omställning och investeringar i grön teknik.

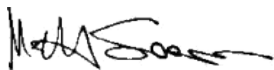
Vad gäller förslagen under punkt 6.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel så tillstyrker HaV dessa och rangordningen. Myndigheten har tidigare kommenterat på förslaget att utveckla kraven på myndigheternas fartygsflotta, då HaV anser att det finns en vikt i att staten går före i omställningen. HaV ingick under 2020 ingick i referensgruppen till Sjöfartsverket och Kustbevakningen regeringsuppdrag för att utreda möjligheter och kostnader för att ställa om respektive myndigheters fartygsflottor till att bli fossilfria. Båda myndigheterna beskrev i sina rapporter att fossilfrihet kan nås genom en kombination av lägre energiförbrukning (ökad effektivitet och lägre hastighet) och fossilfria bränslen, men för att uppnå detta krävs ökade anslag. Till exempel önskar Kustbevakningen ett ökat anslag om i medel 40 M kr per år för fossilfri drift de kommande tre åren. Att fartyg under 5000 bruttoton ska ingå i kraven på att reducera sin växthusgasintensitet är något som HaV anser är bra, då det är viktigt att så stor andel som möjligt av den totala fartygsflottan inkluderas i omställningen mot klimatneutralitet.

Vad gäller förslagen under 6.2 anser myndigheten att det är bra att sjöfartens nationella samordnare får i uppdrag att även inkludera arbete som rör sjöfartens klimatomställning. Tidigare har arbetet fokuserats runt att enbart främja överflyttning, vilket har påpekats att detta inte per automatik resulterar i minskade utsläpp av växthusgaser⁶. Fartyg som går i hög hastighet, med låg fyllnadsgrad, t.ex. RoPax fartyg kan snarare resultera i högre utsläpp av växthusgaser, jämfört med en modern lastbil som klarar Euro 6 kraven, med hög fyllnadsgrad. De två övriga förslagen under 6.2 har HaV svårt att bedöma vilken effekt de kan få på utsläppen av växthusgasen från sjöfarten och vilken rangordning de bör ha. Ambitionen med förslagen är bra, både ett omställningsprogram och ett konsultstöd. Möjligen kan båda förslagen rymmas inom ett och samma tak, där en statlig aktör genomför aktiviteter som påskyndar teknikutveckling och finansierar satsningar på pilotprojekt, samtidigt som man erbjuder tjänst att hjälpa fartygsägare och/eller lastägare att ställa om sin flotta. Samtidigt kan man överväga om medlen för dessa direkta, i andra länder ännu ej utvärderade satsningar istället används för att ekonomisk stärka upp Sjöfartsverkets miljöincitament, specifikt för fartygs satsningar för minskade CO₂ utsläpp, kan leda till minst lika stora positiva effekter.

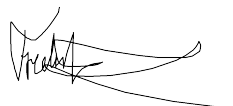
Gällande förslag under 6.3 anser HaV att det är viktigt att klimatkraven ökar på den upphandlade Gotlandstrafiken, vilket också myndigheten påpekade i sitt yttrande över Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland (HaVDnr 3003-21). HaV anser att det är viktigt att undersöka både alternativa bränslen med lågt koldioxidavtryck, möjligheter till lägre hastigheter på vissa avgångar för minskad bränsleförbrukning som möjligheterna till förändrade turtätheter för att öka fyllnadsgraden i färjorna. På så vis är det sammantaget troligtvis möjligt att minska utsläppen av växthusgaser från färjelinjerna betydligt.

⁶ HMI 2019. Effekter på havsmiljön av att flytta över godstransporter från vägtrafik till sjöfart. Havsmiljöinstitutets rapport 2019: 5.

Beslut om detta yttrande har fattats av avdelningschefen Mats Svensson efter föredragning av utredaren Fredrik Lindgren. I den slutliga handläggningen av ärendet har även enhetschefen Mia Dahlström medverkat.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mats Svensson'.

Mats Svensson

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Fredrik Lindgren'.

Fredrik Lindgren