

Till: Miljödepartementet:

m.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

m.klimatenheten@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE (M2022/00841)

Stockholm 2022-09-16

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.

Yttrande från Svensk Sjöfart på Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck (SOU 2022:1)

Bakgrund, syfte och övergripande sammanställning av Miljömålsberedningens förslag

För att kunna nå Parisavtalets 1,5-gradersmål behöver de globala utsläppen av växthusgaser minska snabbt. I första hand är det önskvärt att alla länder ställer om sina territoriella utsläpp i linje med 1,5-gradersmålet och inför ett enhetligt och tillräckligt högt pris på koldioxid. Dock är inte 1,5-gradersmålet på väg att nås med dagens beslut om styrmedel och åtgärder.

Miljömålsberedningens uppdrag har varit att föreslå en samlad strategi för att minska Sveriges klimatpåverkan från konsumtion med ambitionen att nå en klimatomfattigt hållbar konsumtion på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt. Miljömålsberedningen föreslår bland annat en ny strecksats i Generationsmålet för Sveriges globala klimatavtryck som lyder att Sverige senast 2045 ska ha ett negativt globalt klimatavtryck.

Miljömålsberedningen föreslår att riksdagen beslutar om två målbånar för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion fram till 2045 dels inom ramen för miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* där huvudmålbanan baseras på att Sverige och EU når sina respektive territoriella klimatmål, dels att övriga länder ställer om i linje med sina respektive åtaganden under Parisavtalet. Sverige ska sträva efter en alternativ målbana för klimatpåverkan från konsumtion

som är i linje med IPCCs 1,5-gradersscenario. För att nå målet om ett negativt klimatavtryck till 2045 ska internationell klimatnytta användas som flexibilitet. Den internationella klimatnyttan som kan tillgodoräknas till konsumtionsmålet ska täcka gapet mellan huvudmålbanan och nollutsläpp senast 2045. Med internationell klimatnytta avses negativa utsläpp, verifierade utsläppsminskningar genom investeringar utomlands eller klimatnytta från export (varor och tjänster från Sverige anses överlag ha ett betydligt lägre koldioxidavtryck än världsgenomsnittet).

Miljömålsberedningen föreslår även att Statistiska centralbyrån (SCB) får i uppgift att utveckla den officiella statistiken över klimatpåverkan från konsumtion samt att Naturvårdsverket får i uppdrag att ta fram en metod för att beräkna utsläppsscenarioer för Sveriges konsumtionsbaserade utsläpp. Därtill föreslås att SCB, tillsammans med Naturvårdsverket i dialog med exportaktörerna och akademien, utvärderar befintliga mått, tar fram ett vidareutvecklat mått på klimatavtryck av svenska produkter som går till export jämfört med andra motsvarande produkter samt tar fram en metod för att följa upp statistik om exportens effekt på de globala utsläppen.

Miljömålsberedningen föreslår därtill att utsläpp från bunkring, dvs. det som tankas i Sverige till internationellt flyg inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045. Miljömålsberedningen föreslår även att koldioxidutsläpp från inrikes flyg inkluderas i etappmålet för inrikes transporter till 2030.

För sjöfarten föreslår Miljömålsberedningen att halva delen (50 procent) av utsläppen från fartyg på internationell resa som anlöpt eller avgått svensk hamn inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045. Sjöfartens klimatpåverkan ska enligt Miljömålsberedningen minska inom och utanför Sverige i den mån Sverige har rådighet och lyfter fram behovet av att stora investeringar behövs i form av produktion av förnybara och fossilfria bränslen samt elinfrastruktur.

Beredningen understryker att Sverige inte ska införa och tillämpa styrmedel som riskerar att minska sjöfartens utsläpp i Sverige om utsläppen därmed ökar någon annanstans och att IMO och EU i första hand ska besluta om reglering av klimatpåverkan från internationell sjöfart. Dock menar beredningen att mål och styrmedel som IMO har beslutat i dag är långt ifrån tillräckliga för att placera internationell sjöfart i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål.

Miljömålsberedningen lämnar flera förslag om hur det klimatpolitiska ramverket ska kunna få genomslag i offentlig upphandling. Bland annat föreslås en ny resultatindikator om klimatkrav till regeringens mål för den offentliga upphandlingen, ett etappmål inom miljömålssystemet att utsläppen från offentligt upphandlade varor och tjänster ska minska snabbare än utsläppen från samhället i övrigt och en lagstadgad skyldighet för alla upphandlande myndigheter och enheter att beakta de nationella klimatmålen i sin offentliga upphandling.

Miljömålsberedningen är tydliga med att Sverige ska stärka sitt arbete inom EU och andra relevanta internationella sammanhang för att minska de globala utsläppen i linje med 1,5-gradersmålet.

Av särskilt intresse för sjöfarten är beredningens förslag att:

- riksdagen beslutar om att halva delen (50 procent) av utsläppen från fartyg på internationell resa som anlöpt eller avgått svensk hamn inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast 2045.
- Naturvårdsverket får i uppdrag att ta fram statistik över växthusgasutsläppen av de fartyg som avgått svensk hamn till en hamn utomlands eller anlöpt svensk hamn från en hamn utomlands.

Generella kommentarer

Svensk Sjöfart välkomnar beredningens arbete och dess ansats att bidra till att Parisavtalets 1.5-gradersmål ska kunna nås. Svensk Sjöfart har en vision om noll utsläpp till 2050 och har tillsammans med andra sjöfartsorganisationer tagit fram en Färdplan för Fossilfri konkurrenskraft¹ där utmaningarna, förutsättningarna samt förslag på åtgärder beskrivs i syfte att förverkliga visionen.

I Miljömålsberedningens betänkande beskrivs Sverige som ett litet öppet land med stor handel med omvärlden som är beroende av den globala handeln för att upprätthålla välfärden, sysselsättningen och den ekonomiska utvecklingen. Vidare konstaterar beredningen att godssjöfartstrafiken spelar en avgörande roll för att den globala handeln ska kunna upprätthållas samt att det är ett klimateffektivt transportslag. Svensk Sjöfart delar beredningens beskrivning och konstaterande men vill i detta sammanhang betona att sjöfarten fortsatt har stora utmaningar med att nå 1.5 gradersmålet vilka beskrivs ovan nämnda färdplan. Att verkställa de förslag på åtgärder som beskrivs i färdplanen borde därför vara en prioriterad fråga för alla relevanta aktörer, både inom näringen och från politiken samt berörda myndigheter.

Internationell reglering är att föredra

Vidare noterar Svensk Sjöfart att Miljömålsberedningen under utredningsarbetet har följt EU-arbetet noga och välkomnat många av de förslag som EU-kommissionen har lagt fram inom ramen för "Den Gröna Given" såsom Fit for 55 m.fl. Miljömålsberedningen har dock inte avstått från att överväga och lämna förslag som i vissa fall tangerar de förslag som nu bereds i EU eftersom dessa förslag inte var färdigförhandlade vid slutförandet av detta betänkande. Av denna anledning vill Svensk Sjöfart betona att sjöfarten är internationell i sin karaktär och att internationell reglering i form av tvingande krav är att föredra, inte minst då det får större effekt på klimatutsläppen då en sådan form av reglering omfattar hela världshandelsflottan. Dessutom ges företagen möjlighet att verka på konkurrensneutrala villkor, oavsett fartygets nationalitet eller i vilket lands jurisdiktion

¹ <https://fossilfritt Sverige.se/roadmap/sjofartsnaringen/>

det seglar i. Sverige bör inte ensidigt införa tvingande styrmedel, det skadar vår konkurrenskraft utan att lösa de globala klimatproblemen. Däremot kan andra former av styrmedel som exempelvis incitament införas. Därför är det av yttersta vikt att Sverige i ett första steg driver frågor som berör tvingande regelverk om sjöfartens klimatutsläpp på global nivå (läs IMO), i andra hand på EU-nivå och självklart med ambitionen att den svenska linjen på sikt också ska bli verklighet globalt. Svensk Sjöfart delar för övrigt Transportstyrelsen uppfattning i stycke 12.3 till fullo:

SOU 2022:15 § 12.3: Enligt Transportstyrelsen är internationella regelverk att föredra och det finns en risk för att EU-regler som också träffar fartyg flaggade utanför unionen kan uppfattas negativt inom IMO. Det finns också en risk om EU går före på detta område att det på sikt utvecklas två parallella system som inte harmonierar med varandra.

Handel med utsläppsrätter – EUs viktigaste klimatpolitiska verktyg

Svensk Sjöfart vill även framhäva att ett av EUs viktigaste klimatpolitiska verktyg och styrmedel är handel med utsläppsrätter. Handeln med utsläppsrätter är både ett effektivt styrmedel för att minska utsläppen och sätter ett tak för hur stora utsläppen från de sektorer som ingår i denna handel får vara. EU kommissionen föreslår i Fit For 55 en skärpning av systemet samt att inkludera sjöfarten. Svensk Sjöfart har välkomnat förslaget eftersom ett pris på utsläpp utjämnar prisdifferensen mellan fossila och icke-fossila drivmedel, vilket har en avgörande betydelse vid val av drivmedel.

Inkluderande av utsläpp från internationell sjöfart i Sveriges klimatmål

Beträffande Miljömålsberedningens förslag att halva delen (50 procent) av utsläppen från fartyg på internationell resa som anlöpt eller avgått svensk hamn skall inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål så konstaterar Svensk Sjöfart att en relativt stor mängd utsläpp för vilket Sverige har ytterst begränsa rådighet över (dels på grund av att de sker från fartyg som inte är svenska samt dels att utsläppen äger rum utanför svenskt territorialvatten) kommer inkluderas. Givet att majoriteten av dessa utsläpp sker från fartyg vilka Sverige inte har rådighet över, så kan Sveriges rådighet att uppfylla det föreslagna målet om ett svenskt negativt globalt klimatavtryck till 2045 undermineras. Dock kan Sverige agera som ett ansvarstagande föregångsland genom att införa olika former av incitament och frivilliga styrmedel i syfte att minska även dessa utsläpp, exempelvis genom att främja produktion och tillgänglighet (infrastruktur) av hållbara drivmedel, inklusive elektricitet både för fartygens framdrift och uppehåll i hamn.

Svensk Sjöfart önskar i tillägg till ovan framföra följande:

- Svensk Sjöfart är eniga med beredningens konstaterande att stora investeringar behövs i form av produktion av förnybara och fossilfria bränslen samt elinfrastruktur.
- Svensk Sjöfart är eniga i att etappmålet för utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter är ambitiöst och att det inte behövs ytterligare ett mål för inrikes sjöfart specifikt.
- Svensk Sjöfart välkomnar förslaget att Naturvårdsverket får i uppdrag att ta fram statistik över växthusgasutsläppen av de fartyg som avgått svensk hamn till en hamn utomlands eller anlöpt svensk hamn från en hamn utomlands. Svensk Sjöfart anser att dock att nödvändiga data skall vara föremål för offentlig upphandling eftersom det finns privata aktörer som agerar på denna marknad.
- Svensk Sjöfart tillstyrker under förbehåll förslaget att Sverige ska ta ansvar för de utsläpp som den internationella sjöfarten ger upphov till som Sverige har rådighet över. Att inkludera halva delen (50 procent) av utsläppen från fartyg på internationell resa som anlöpt eller avgått svensk hamn i det långsiktiga territoriella klimatmålet ger en större tydlighet och långsiktighet i klimatarbetet, vilket är viktigt bland annat för att nödvändiga investeringsbeslut ska komma till stånd. Svensk Sjöfarts tillstyrkande är förbehållet att förslaget inte medför särkrav i någon som helst tvingande form. Svensk Sjöfart ser istället att olika former av incitament och stöd behöver utvecklas, exempelvis för att främja produktion och tillgänglighet (infrastruktur) av hållbara drivmedel, inklusive elektricitet både för fartygens framdrift och uppehåll i hamn.
- Svensk Sjöfart anser att de statliga forskningsmedlen till sjöfarten om cirka 100 miljoner årligen är otillräckligt.

Stockholm som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson, Miljö- och Klimatansvarig