



Miljö- och energidepartementet
m.registrator@regeringskansliet.se
Petter.Hojem@regeringskansliet.se

Yttrande över Miljömålsberedningens delbetänkande med förslag om ett klimatpolitiskt ramverk inklusive långsiktigt klimatmål, SOU 2016:21

Avsnitt 5.1 Förslag till långsiktigt mål

Det föreslagna målet utgår från Parisavtalet, som strävar mot att begränsa temperaturökningen till 1,5 grader. För att uppnå det krävs kraftfulla åtgärder för att ändra samhällets utveckling mot fossiloberoende energikällor. Sjöfartsverket menar att utgångspunkterna för målsättningen är bra och att målet behövs för att mana på utvecklingen mot fossilfria energikällor. Sjöfartsverket noterar att konsekvenserna inte kan beskrivas särskilt väl eftersom långsiktiga scenarioanalyser är mycket osäkra. Konsekvensanalyser är väsentliga när styrmedel och åtgärder föreslås. Miljömålsberedningen föreslår inte styrmedel och åtgärder, men konstaterar att kraftfulla åtgärder kommer att krävas. Miljömålsberedningen återkommer till sådana förslag i nästa betänkande. Sjöfartsverket understryker vikten av att konsekvensanalyser av kommande förslag genomförs.

Avsnitt 5.3 Utsläppen från internationella transporter måste hanteras men bör i dagsläget inte inkluderas i det långsiktiga målet

Sjöfartsverket instämmer i Miljömålsberedningens bedömning att internationell luft- och sjöfart inte ska inkluderas i det föreslagna långsiktiga målet. Sjöfartsverket påminner om att det finns vissa internationella överenskommelser som omfattar sjöfartens utsläpp av koldioxid från fossilt bränsle. Nämligen överenskommelsen, inom den internationella sjöfartsorganisationen, IMO, om att nya fartyg ska förbättra sin bränsleeffektivitet jämfört med ett index för energianvändning, Energy Efficiency Design Index (EEDI).

Datum
2016-05-26

Vår beteckning
16-00855

Sjöfartsverket anser att svenska eller europeiska särregler för sjöfarten bör undvikas då de påverkar konkurrenskraften genom att incitamenten att flagga ut fartyg ökar, vilket innebär att styreffekten mot lägre koldioxidutsläpp undergrävs.

Avsnitt 9.1 Sammanfattande bedömning

Miljömålsberedningen påstår att Sverige och Europa inte är ensamma om att ställa om till låga utsläpp utan att det återfinns liknande styrning på samtliga ekonomiskt betydelsefulla marknader, men belyser inte särskilt skillnaderna i genomförandet. Eventuella skillnaders inverkan på konkurrenssituationen måste också beskrivas fullödigt och transparent, menar Sjöfartsverket.

Avsnitt 9.3.2. Underrubrik Biodrivmedel

Sjöfartsverket noterar att nuvarande regering arbetar för att vidga arbetet mot en fossiloberoende fordonsflotta till att omfatta alla transporter. Fartygsmotorer kan drivas med biodiesel, i den mån det är tillgängligt för sjöfarten, vilket skulle minska klimatpåverkan. Godstransporter som överförs från klimatpåverkande trafikslag till sjöfart skulle då också ha samma positiva effekt. I dagsläget är biobränsle avsevärt dyrare än marint fossilt bränsle. Prisskillnaden utgör ett hinder för större efterfrågan på biodiesel och andra fossilfria alternativ. Sjöfartsverket menar att skattefriheten för bränsle till fartyg, som bland annat utför kommersiella transporter, är ett mycket viktigt incitament vilket bör säkerställas för alla nuvarande och framtida klimatneutrala marina bränslen.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av generaldirektören Ann-Catrine Zetterdahl, har deltagit direktören Styrning och planering Noomi Eriksson och miljöhandläggaren Reidar Grundström, föredragande.



Ann-Catrine Zetterdahl



Noomi Eriksson



Reidar Grundström