

Er ref: Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
Dariernr: I2021/02042

i.remissvar@regeringskansliet.se
anneli.giorgi@regeringskansliet.se
stefan.g.andersson@regeringskansliet.se

Vår ref: Karolina Boholm
Vårt nr: R:2021-66

karolina.boholm@skogsindustrierna.se
070-202 98 69

Yttrande om EU-kommissionens förslag FuelEU Maritime

Skogsindustrierna har valt att svara på regeringens remiss om det förslag från EU, inom ramen för "Fit-for-55", som handlar om sjöfartens omställning och bränsle. Skogsindustrierna svarar ur ett varuägarperspektiv, det vill säga som en av Sveriges största transportköpare av sjöfrakter.

Sammanfattning

Skogsindustrierna vill se att regeringen driver frågan om en klimatfond för sjöfarten istället för de initiativ som lagts fram inom ramen för "Fit-for-55", och som syftar till att ställa om EU till 2055.

Införande av en klimatfond är mer tilltalande än de förslag EU Kommissionen lagt fram. Klimatfonden skulle finansieras med en avgift för sjöfarten i relation till utsläppen och avgiften omfattar alla som anlöper en EU-hamn, det vill säga både intra EU-sjöfart och sjöfrakt till/från EU. Klimatfonden används för att finansiera teknikutveckling, innovationer och installationer ombord på fartyg för att främja fossilfria sjöfrakter, vilket innebär att klimatfonden blir kostnadsneutral för sjöfartssektorn som helhet eftersom utbetalningar går till att främja sjöfartens omställning, samtidigt minimeras effekter på industrins konkurrenskraft.

Sjöfartssektorn saknar i dagsläget storskaliga lösningar för att nå fossilfrihet och ett införande av kraftiga styrmedel kommer öka kostnaderna kraftigt, vilket påverkar konkurrenskraften negativt för europeiska företag inom industrin, kan leda till mer lastbilstransporter och *carbon leakage*.

Om EU Kommissionen väljer att inte använda en klimatfond för sjöfarten menar Skogsindustrierna att följande åtgärder då måste säkerställas:

- FuelEU Maritime bör utformas så att det kan skalas upp till ett globalt system för hela den internationella sjöfarten, företrädesvis genom IMO
- Eventuellt inkomster från sjöfartens omställning ska inte användas till att finansiera andra delar av EU:s omställning utan bör gå tillbaka till sjöfartssektorn på något sätt för att främja innovation
- Alla fartyg från 400 bruttotonn och uppåt bör inkluderas
- Alla fartygsresor enligt definitionen i EU-MRV bör inkluderas, dvs resor till/från och inom EU/EES
- Konsekvenserna för regioner och områden i EU/ESS utkanter (till exempelvis i Bottenviken) kommer påverkas mest negativt och måste analyseras noggrannare samt kompensationsåtgärder för dessa bör övervägas
- Kostnaderna för sjöfartens omställning riskerar att bli hög, vilket innebär att konkurrenskraften för europeiska företag inom industri påverkas negativt
- En konsekvensanalys bör genomföras för att studera effekter för varuägare/transportköpare
- Kontrollstationer bör sättas för att utvärdera politiken som inkluderar utvärdering av kostnader och konkurrenskraft i kombination med att överväga flexibilitetsmekanismer

Övergripande anser Skogsindustrierna att:

- Sjöfarten är global till sin karaktär och ska regleras genom internationella konventioner. EU bör fortsatt utöva tryck på IMO (International Maritime Organisation) att hitta ett system för globala åtgärder som inkluderar hela sjöfartssektorn.
- Tillämpning av regionala och lokala särregler ska undvikas – IMO är att föredra framför EU.
- EU och dess medlemsstater bör adressera frågan om innovation i sjöfartssektorn eftersom det i dagsläget saknas storskaliga lösningar för sjöfarten att nå fossilfrihet.

Skogsindustriernas yttrande

Bakgrund

Under juli 2021 publicerade EU Kommissionen FuelEU Maritime, ett slags reduktionspliktssystem för sjöfarten för alternativa bränslen och energieffektiviseringar, som denna remiss berör. Dessutom publicerades ett förslag att inkludera sjöfarten i EU:s utsläppshandelssystem och även skattefriheten för sjöfarten i Energiskattedirektivet diskuteras. Alla tre förslagen är en del i EU:s gröna given (European Green Deal), som också kallas "Fit-for-55", och som syftar till att ställa om EU till 2055.

FuelEU Maritime ska på ett teknikneutralt vis öka efterfrågan på icke-fossila drivmedel och bränslen genom att införa obligatorisk reduktion av växthusgaser från fartyg överstigandes 5 000 bruttoton (GT) samt krav på att använda land-el år 2030 för passagerarfartyg, RoPax och samt containerfartyg. Kravet kan uppfyllas genom energieffektivisering eller/och genom användning av icke-fossila drivmedel och bränslen. I korthet går förslaget ut på att obligatoriska reduktioner enligt följande skall ske:

-	2 procent	1 januari 2025
-	6 procent	1 januari 2030
-	13 procent	1 januari 2035
-	26 procent	1 januari 2040
-	59 procent	1 januari 2045
-	75 procent	1 januari 2050

Omfattningen av kravet inkluderar fartygs resor inom och mellan unionen samt 50% av resor till eller från unionen och tredje land. Fartygs uppehåll i EU-hamn är inkluderat samt att fartyg som omfattas årligen rapporterar relevant data till en tredjeparts granskare samt erhåller ett certifikat för att bekräfta efterlevnad av kraven.

Därtill ges möjlighet att transferera över- och under prestationer till kommande år för en fartygsindivid, mellan fartygsindivider i vissa fall och/eller mellan olika rederier. För att undvika olika tolkningar och införlivningar av regelverket hos medlemsstaterna föreslår EU-kommissionen att införa regelverket genom en förordning, vilket betyder att regelverket blir till en bindande rättsakt som alla EU-länder ska tillämpa i sin helhet. Sanktionerna är mycket kraftiga och intäkter ska användas till att finansiera forsknings- och innovationsinsatser för sjöfarten.

Sjöfarten måste ställa om men är också global - rätt part är IMO

En effektiv och konkurrenskraftig sjöfart är en förutsättning för svenska företags varuförsörjningskedjor. Sjötransporter är viktiga för svensk industri och handel, för både export och import, vilket också gäller för skogsindustrin. Sjöfarten är basen för utrikeshandeln och cirka 90 procent av importflöden kommer till Sverige sjövägen och 70 procent av exportflöden lämnar Sverige sjövägen.

Sjöfarten den enda sektorn som i dagsläget inte har några politiska mål om utsläppsreduktioner. Sjöfarten är också i dagsläget befriad från drivmedelsskatter och har därmed inga kostnader för att släppa ut koldioxid. Att sjöfarten måste ta ett ansvar för omställning mot fossilfria transporter är därför tydligt, och sjöfartssektorn har själva anammat detta.

Sjöfarten är internationell i sin karaktär och därför bör åtgärderna hanteras på internationell nivå genom FN-organet IMO (International Maritime Organisation) så att hela sektorn omfattas av samma regleringar vilket ger konkurrensneutralitet.

FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO, har sedan 2018 mål att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser med 50 procent till 2050 och att helt eliminera dem under århundradet. Den svenska sjöfartsnäringen har också antagit en egen nollvision och har tagit fram en fossilfri färdplan inom ramen för Fossilfritt Sverige. IMO har i dagsläget vissa energieffektivitetsåtgärder¹ på plats för fartyg på 400 bruttoton och större. I november 2020 godkände IMO ett utkast till nya obligatoriska regler för att minska koldioxidintensiteten hos befintliga fartyg och höja ribban när det gäller att minska utsläppen från sjöfarten. EU bör fortsatt utöva tryck på IMO att hitta ett system för omställning av hela den internationella sjöfartssektorn.

Kostnadsökningar i samband med åtgärder i sjöfarten riskerar försämring av konkurrenskraften för svenska företag och ökade utsläpp från godstransporter Sjötransporter inom EU, det som ofta kallas Short Sea Shipping, sker mestadels på Östersjön och Medelhavet. Det gör att ökade kostnader för sjöfarten ger Sverige en konkurrensnackdel jämfört med många andra EU-länder då andra EU-länder kan använda landbaserade transporter i större utsträckning. Sverige har redan idag en transportkostnadsnackdel eftersom avståndet både inom landet och till viktiga marknader, som EU, är jämförelsevis långt.

Ensidiga åtgärder inom EU kommer att göra sjötransporter dyrare med följderna att svensk industris konkurrenskraft påverkas med negativa konsekvenser som följd. Beroende på utformning av system så blir effekterna olika. Om fartygsanlöp från länder utanför EU behandlas annorlunda än fartygsanlöp mellan medlemsländer kommer svenska företag ha en konkurrensnackdel gentemot exempelvis nordamerikanska konkurrenter. Sjödistansen från Bottenviken till Medelhavet är i princip densamma som från amerikanska ostkusten till EU. Möjligheten att konkurrera på en världsmarknad försämras jämfört med länder som inte har ökade kostnader för sjöfart, vilket kan ge upphov till det som kallas *carbon leakage*. Detta fenomen har uppmärksammats av EU på olika sätt och för att motverka detta har olika slags kompensationsåtgärder genomförts.

Sjöfarten är ett energieffektivt trafikslag

Politiskt finns ett tryck, både i Sverige och i EU, att flytta över mer gods till sjöfart eller järnväg från väg. För att göra överflyttning möjlig är en av pusselbitarna en konkurrenskraftig sjöfart som har kostnadsfördelar jämfört med andra trafikslag. Just nu försämras villkoren för sjöfart, både i EU och i Sverige, genom en ogynnsam kostnadsutveckling kopplat till tidigare och kommande höjningar av farledsavgiften och lotsavgiften. Att addera ytterligare kostnad till sjöfarten, så som FuelEU Maritime och EU:s utsläppshandelssystem, skulle göra sjötransporter mindre attraktiva. En ökad kostnad för sjöfarten genom EU:s utsläppshandelssystem skulle sannolikt också påverka transportmönstren genom att gods körs längre med lastbil innan de lastas om. Eftersom sjöfarten är ett energieffektivt transportmedel skulle

¹ Energy Efficiency Design Index, EEDI, för nya fartyg och Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP, för befintliga fartyg

det leda till större koldioxidutsläpp från godstransporter, vilket ger en motsatt effekt än vad som är avsikten med åtgärderna.

EU bör skapa incitament för teknisk innovation för fossilfria sjötransporter

Idag är sjöfarten i princip helt beroende av fossila bränslen. I dagsläget finns det inte någon enskild befintlig eller framväxande teknologi som på egen hand kan göra sjöfarten helt utsläppsfri. Policyåtgärder inom EU har saknats och därför behövs incitament för banbrytande teknisk innovation som ger förutsättningar för långväga fossilfria sjötransporter istället för att kraftigt öka dess kostnader.

Sektorn har inlett ett arbete med att minska energibehovet och det finns fartyg som opererar på LNG (flytande naturgas), metanol, atomkraft, vätgas och el. Fartyg som kör kortare distanser, till exempel Trafikverkets vägfärjor och färjorna mellan Helsingborg-Helsingör, har gått över till eldrift med batteri, men när det gäller långväga fartygstransporter krävs drivmedel med hög energitäthet. Fartyg och deras nuvarande driftssystem har en lång livslängd varför innovationstakten är låg. Därför behövs ekonomiska incitament för att nuvarande fartygsbestånd ska kunna ställas om för en hållbarare sjöfart. Det behövs också forskning för att utveckla ny teknik som skapar förutsättningar för fossilfria fartygstransporter även på längre distanser. EU bör därför främja en omställning till mer hållbara transporter genom att investera i forskning för att utveckla energieffektiva fossilfria framdriftsteknologier för fartyg.

Oljeprisets utveckling har också en viktig roll för viljan att investera i tillgängliga energieffektiviserande åtgärder och fossilfria alternativ. Det finns också andra hinder kopplat till att sektorn är uppdelad på många olika aktörer i många olika länder med följd att det finns en ovilja för ett tekniskt och ekonomiskt risktagande i samband med investering i nya tekniker. Sjöfarten är en internationell och hårt konkurrensutsatt bransch där det kan vara svårt för enskilda rederier att gå före. Därför är det viktigt att sektorn går gemensamt framåt med internationella regler och styrmedel från IMO som sedan kan implementeras på nationell nivå. Även EU Kommissionen skrev i konsultationen om utsläppshandeln att alternativa vägar för sjöfarten saknas men behöver utvecklas.

Ett alternativ till FuelEU Maritime – klimatfond för sjöfarten

EU Kommissionen har redan publicerat flera direktiv som berör sjöfartens omställning. Istället för att göra flera åtgärder samtidigt, som riskerar att fördyra omställningen, menar Skogsindustrierna att det finns andra alternativ att nå en fossilfri sjöfartssektor och samtidigt mildra de negativa effekterna för industrins konkurrenskraft. En sådan alternativ väl skulle vara att skapa en klimatfond för sjöfarten. Denna fond skulle vara ett alternativt för både FuelEU Maritime och sjöfartens inkludering i EU:s utsläppshandels-system. Klimatfonden betalas av sjöfarten i förhållande till utsläpp och bidrar samtidigt till att ställa om sjöfarten.

Inom EU finns sedan 2018 ett system kallat MRV² för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp av koldioxid från fartyg större än 5 000 bruttoton. Alla fartyg som anlöper EU/ESS ingår i systemet oavsett vilket land fartyget är registrerat i (flagg). EU:s intention med systemet var att få bättre underlag om sjöfartens utsläpp samt att systemet på sikt skulle kunna bidra med att minska bränsleförbrukningen inom sjöfartssektorn och på sikt ge möjlighet att införa styrmedel för att minska CO₂-emissionerna med underlaget som bas för utformning av dessa.

- Klimatfonden finansieras med en avgift för sjöfarten i relation till utsläppen baserat på MRV
- Alla som anlöper en EU-hamn, det vill säga både intra EU-sjöfart och sjöfrakt till/från EU, behöver betala till klimatfonden.

² Monitoring-Reporting-Verification

- Klimatfonden används för att finansiera teknikutveckling, innovationer och installationer ombord på fartyg för att främja fossilfria sjöfrakter.
- Klimatfonden blir kostnadsneutral för sjöfartssektorn som helhet eftersom utbetalningar går till sjöfartens omställning.
- Genom klimatfonden kan påverkan för industrins konkurrenskraft minimeras och samtidigt gynnas omställningen av sjöfarten eftersom ekonomiska medel går tillbaka till sjöfartssektorn.
- Alla fartyg från 400 bruttoton och uppåt bör inkluderas, eftersom det är gränsen för befintliga energieffektiviseringsåtgärder inom IMO, och skulle minimera snedvridning inom sjöfartssektorn i EU.
- För att minska den administrativa bördan bör möjligheten finnas att istället betala en årlig klimatavgift till klimatfonden.

Om EU Kommissionen väljer att inte använda en klimatfond för sjöfarten menar Skogsindustrierna att följande åtgärder då måste säkerställas:

- Alla åtgärder för sjöfarten bör utformas så att det kan skalas upp till ett globalt system för hela den internationella sjöfarten, företrädesvis genom IMO.
- Inkomsterna från sjöfartens omställning ska inte användas till att finansiera andra delar av EU:s omställning utan bör gå tillbaka till sjöfartssektorn på något sätt för att främja innovation.
- Alla fartyg från 400 bruttoton och uppåt bör inkluderas.
- Alla fartygsresor enligt definitionen i EU-MRV bör inkluderas i sjöfartens utsläppshandelssystem, dvs resor till, från och inom EU/EES.
- EU och dess medlemsstater bör samtidigt adressera frågan om innovation till sjöfartssektorn eftersom det i dagsläget saknas storskaliga lösningar för sektorn att nå fossilfrihet.
- Konsekvenserna för regioner och områden i EU/ESS utkanter (till exempelvis i Bottenviken) kommer påverkas mest negativt och måste analyseras noggrannare samt kompensationsåtgärder för dessa bör övervägas.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Med välskötta skogar och en skogsindustri i världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision: att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå EU:s och Sveriges klimatpolitiska målsättningar. En bioekonomi utgår från förnybara råvaror, som används på ett hållbart sätt. De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag redan idag tillverkar – bioenergi, sågade trävaror, massa och papper – kommer att vara basen under åtskilliga år framöver men kompletteras ständigt med nya produkter som textilfibrer till kläder, kemikalier, drivmedel, etc. En utveckling av bioekonomin handlar alltså inte enbart om att ersätta fossilenergi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta växthusgasintensiva och ändliga produkter med förnybara.

För att framtidssatsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. En väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare och därmed konkurrenskraftiga transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft. Skogsindustrin exporterade år 2020 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper och cirka 70 procent av sågade trävaror. Genom Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla transportslag utom flyg ingår. Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige.

Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Val av transportslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av transportslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är det dominerande transportslaget för rundvirke (64 procent), flis (85 procent) och sågade trävaror (87 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (62 procent) och för papper (85 procent).

Stockholm

2021-08-27

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm
Transportdirektör