

Till: Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

anneli.giorgi@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE
(12021-02042)

Stockholm 2021-08-27

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.

Remiss av EU-kommissionens förslag FuelEU Maritime

Svensk Sjöfart har mottagit ovan rubricerade betänkande och önskar yttra sig enligt nedan:

Inledning

Den svenska sjöfartsnäringen är en mångfacetterad bransch med aktörer som verkar såväl lokalt, regionalt, nationellt och globalt med fartyg som varierar i storlek från mindre taxibåtar till flera hundra meter långa oceangående fartyg. Gemensamt för alla dessa fartyg är att de möjliggör effektiva transporter av passagerare och gods mellan världens kontinenter och länder såväl som nationellt mellan regioner, öar och i våra skärgårdar vilket är av avgörande betydelse för ett ökat välbefinnande i hela Sverige.

Idag är de stora hindren för att uppnå klimatmålen inte i första hand tekniska, istället handlar det snarare om brist på tillgång, höga kostnader och begränsad betalningsförmåga för icke-fossila drivmedel och bränslen. Även tillgång på väl fungerande finansiella instrument som möjliggör miljö- och klimatinvesteringar samt daglig drift och en effektiv användning av ekonomiska styrmedel i form av skatter och avgifter som styr i rätt riktning är viktiga komponenter för att omställningen skall äga rum.

Teknik för anpassning av fartyg för drift på icke-fossila drivmedel och bränslen såsom biogas, batterier, biodiesel, grön metanol m.m. existerar men med vissa begränsningar. Exempelvis är tillgängligheten av erforderliga volymer biodrivmedel och bränslen inte tillräckliga tillsammans

med en generell avsaknad av relevant infrastruktur i hamnar för bunkring av dessa drivmedel och bränslen för att tillgodose sjöfartsnäringens behov, både inrikes och utrikes.

Bakgrund, syfte och övergripande innehåll av förslaget

Förslaget från EU-kommissionen identifierar att sjöfarten dels behöver energieffektiviseras generellt, dels tillgängliggöras drivmedel och bränsle med lägre klimatpåverkan tillsammans med en viss grad av elektrifiering för att nå uppsatta klimatmål. I dagsläget är internationell sjöfart i princip helt beroende av fossila drivmedel vilket beror på flera faktorer, inklusive ett "hönan-och-ägget" problem gällande tillgång och efterfrågan på icke-fossila drivmedel och bränslen vilket härleds till olika marknadsrelaterade fenomen.

EU-kommissionen har därför tagit initiativ till att undanröja problematiken samt möjliggöra för sjöfarten att uppnå de klimatmål som satts genom ett paket med ett antal förslag som inbegriper dels tekniska krav men även ekonomiska styrmedel för att styra bort från användningen av fossila drivmedel och bränslen. I dagligt tal benämns paketet som *Fit For 55*.

FuelEU Maritime är en del i detta paket vars syfte främst är att på ett konkurrensneutralt och teknikneutralt vis öka tillgången och efterfrågan på icke-fossila drivmedel och bränslen genom att införa obligatorisk reduktion av växthusgas-utsläpp från förbrukningen av drivmedel och bränsle från fartyg överstigandes 5000 bruttoregister-ton (GT).

I korthet går förslaget ut på att obligatoriska reduktioner enligt följande skall ske, tillsammans med krav att använda landström vid kajliggande från 2030 för passagerarfartyg (inkl. RoPax) samt containerfartyg.

2% from 1 januari 2025
6% from 1 januari 2030
13% from 1 januari 2035
26% from 1 januari 2040
59% from 1 januari 2045
75% from 1 januari 2050

Förslaget omfattar fartygsresor inom och mellan unionen samt 50% av resor till eller från unionen och tredje land. Fartygs uppehåll i EU-hamn är inkluderat i sin fullo samt att fartyg som omfattas årligen rapporterar relevant data till en verifikatör (typ som EU MRV) 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, samt att "poola" över- och underprestationer mellan fartyg (om dom har samma verifikatör) och/eller mellan olika rederier.

Svensk Sjöfarts yttrande

Svensk Sjöfart anser att förslaget i princip är väl utformat och ställer sig överlag positiva till syftet med förslaget men har ett antal kommentarer och frågetecken som vi anser behöver omhändertas i kommande förhandlingar mellan EU-kommissionen, EU-parlamentet och Rådet, enligt följande:

- 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, vilket Svensk Sjöfart tillstyrker.
- Svensk Sjöfart anser att reduktionstakten av växthusgasintensiteten förefaller rimlig givet EUs uppsatta klimatmål.
- Svensk Sjöfart saknar en konsekvensanalys och plan över hanteringen av konsekvenserna i det fall att tillgången på erforderligt drivmedel och bränsle inte tillgängliggörs. Tillhörande föreslagna sanktioner förefaller vid en första anblick ovanligt kraftiga men det är samtidigt positivt att intäkter från eventuella sanktioner avsätts till att finansiera forsknings- och innovationsinsatser för sjöfarten.
- Kraven att passagerarfartyg (inklusive Ro-pax) samt containerfartyg skall koppla landström vid hamnuppehåll längre än 2 timmar, givet att det finns erforderlig koppling och tillgång på el i hamnen ifråga välkomnas av Svensk Sjöfart, men ser gärna att fler fartygstyper möjliggörs landström. Antalet installationer i hamnarna för att leverera landström är i dagsläget mycket få. Här krävs stora investeringar som inte skall ligga fartygsoperatörerna till last.
- Svensk Sjöfart anser att det föreslagna rapporterings, övervaknings och verifierings-systemet skall harmoniseras med EU MRV, liksom även med IMOs motsvarighet (IMO DCS) för att minimera administrativ börda samt kostnader för fartyg och rederier. Den redan dubbla rapporteringen av bunkerförbrukning till både EU och IMO driver kostnader speciellt för mindre företag, en tredje rapportering måste undvikas.
- Förslaget hänvisar till Förnybarhetsdirektivet för beräkning av emissionsfaktorer från förnyelsebara drivmedel och bränslen vilket i sin tur är föremål för revidering, vilket försvårar analysering av innebörden av förslaget i skrivande stund. Svensk Sjöfart har därför inte möjlighet att kommentera dessa delar i dagsläget.
- Fartygsbränsle omfattas av standardisering genom ISO vilket ofta är ett försäkringskrav. Vi uppmanar EU-kommissionen att hantera denna fråga nogsamt eftersom inblandning i drivmedlet av substanser som ej är godkända av ISO krävs för att uppfylla förslaget. Avsteg från ISO-standarderna är ej att rekommendera utan vidare och kräver konsekvensanalys vi anser saknas.
- Förslagets beräkningsmetod av faktor för metangasläckage i Annex II bedömer vi inte har tagit hänsyn till att existerande fartyg vid val av motorteknologi inte hade samma valmöjligheter då som idag, vilket därmed straffar så kallade "early movers".
- Förslaget lägger inget ansvar på producenter eller leverantörer av drivmedel eller bränsle vilket är en brist. Dessa aktörer bör bli ålagda att etablera ett system för att tydligt redovisa andelen icke-fossil energimängd i sina produkter för att undvika fartygsägare att bli ansvarig när man bunkrat i god tro.

- Förslaget bör analyseras utifrån hur mycket administration som adderas för rederierna. En förare av en personbil behöver inte bekymra sig för den icke fossila andelen av bränslet när man tankar, det ansvaret ligger hos distributörerna. Sjöfarten bör ha ett liknande system.

Stockholm som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson

Miljö- och Klimatansvarig