

Datum: 2024-06-24
Referens GHAB: Edvard Molitor
Dnr GHAB: GHAB2024-0171
Ert dnr: LI2024/01026

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Svar på remiss angående Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Göteborgs Hamn AB har ombetts inkomma med synpunkter på förslag till kompletterande nationella bestämmelser för införandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Förordningen är en del av kommissionens s.k. Fit for 55-paket och syftar till att minska sjöfartens klimatpåverkan genom att öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättande energikällor vid sjötransporter. I EU-förordningen fastställs enhetliga regler för ett gränsvärde för växthusgasintensiteten i energi som används ombord på fartyg och en skyldighet för fartyg att använda landströmsförsörjning eller utsläppsfri teknik i hamn.

Göteborgs Hamn AB ser mycket positivt på att denna förordning skapar enhetliga regler för användningen av landströmsförsörjning eller utsläppsfri teknik i hamn, vilket är något som Göteborgs Hamn AB arbetat aktivt för under lång tid. Göteborgs hamn var redan i början av 2000-talet en av pionjärerna inom landströmsförsörjning, men man har samtidigt sedan länge kunnat konstatera att en bredare användning av tekniken inte kan nås utan enhetliga regler på en hög nivå.

Förhoppningen är att detta EU-regelverk ska skapa bättre förutsättningar för en ökad användning av landströmsförsörjning. En mycket viktig förutsättning för detta är dock att regelverket också efterlevs, och en effektiv tillsyn med påtagliga sanktioner och avgifter är därför av största vikt för att säkerställa en god efterlevnad.

EU-förordningen anses vara direkt tillämplig i Sverige, och en lag och en förordning med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen föreslås. Den föreslagna förordningen innehåller bestämmelser om sanktionsavgiftssystemet, vilken myndighet som ska ansvara för olika uppgifter enligt regelverket, och i lagen behandlas frågor om straffavgift, sanktionsavgift, tillsyn och överklagande.

Göteborgs Hamn AB noterar att förslaget lägger ansvaret för sanktionsavgiftssystemet på Transportstyrelsen. Göteborgs Hamn AB har inte några synpunkter på vilken myndighet som ges ansvaret för att genomföra tillsyn och uppföljning av detta regelverk, men noterar likväl att det under senare tid förekommit en hel del kritik och ifrågasättande av huruvida Transportstyrelsen är rätt instans att sköta detta regelverk. Göteborgs Hamn AB anser att det är av största vikt att den myndighet som ges ansvaret för regelverket i fråga har tillräckligt stor kompetens och förmåga att utföra uppgiften och kan skapa ett tillräckligt förtroende inom näringen, oavsett vilken myndighet det rör sig om.

Göteborgs Hamn AB noterar vidare att de föreslagna straffsatserna ligger mellan 5 000 kr och 50 000 kr, men att det ska finnas utrymme att debitera 1 000 -100 000 kr. För sjöfarten kan en straffavgift på under 50 000 kr ofta ses som marginell eftersom dagshyran för ett genomsnittsfartyg kan ligga på upp till 20 000 - 30 000 USD/dag. Detta bör tas i beaktande om nivån på straffsatserna ska ge effekt och kunna verka avskräckande.

Samtidigt noteras att den föreslagna konsekvensen för att inte betala inom 30 dagar kan vara att fartyget får förbud att anlöpa hamn i EU. Detta får i sammanhanget ses som mycket mer kännbart och nästintill oproportionerligt, då en faktura som följer en normal administrationsprocess mycket väl skulle kunna ta mer än 30 dagar att hanteras. Detta är inte alls ovanligt inom sjöfarten, som ofta har en omfattande intern administration till följd av en vanligt förekommande ansvarsuppdelning i olika bolag inom rederiernas ägarstruktur.

Göteborgs Hamn AB anser att det skulle vara mycket olyckligt om ett fartyg inte skulle kunna ankomma hamnen till följd av att en faktura fastnat i intern administration i 30 dagar. Det bör vara nivån på straffsatserna i sig som ska verka avskräckande och inte konsekvensen av att inte hinna betala dessa inom sina normala betalningsrutiner.

Slutligen vill Göteborgs Hamn AB framföra starkt stöd för att Sverige till fullo ska efterleva skrivelsen i artikel 23.11 i förordningen, som säger att medlemsstater ska sträva efter att säkerställa att intäkterna från FuelEU-straffavgiften, eller deras motsvarande finansiella värde, används för att stödja en snabb utbyggnad och användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn, genom att stimulera produktionen av större mängder förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfartssektorn, underlätta byggandet av lämpliga bunkringsanläggningar eller infrastruktur för landströmsförsörjning i hamnar samt stödja utveckling, testning och införande av den mest innovativa tekniken i fartygsflottan för att få till stånd betydande utsläppsminskningar.

Samtliga dessa områden är i stort behov av nationella incitament, och effektiva finansiella stöd till genomförandet av dem är en förutsättning för att Sverige ska klara av att uppfylla sina åtaganden inom sjöfartens omställning, exempelvis givna i *Clydebank-deklarationen* från COP26 i Glasgow eller uppropet *Green Shipping Challenge* från COP27 i Sharm el-Sheikh. Eventuella intäkter till följd av denna förordning kan inte väntas täcka samtliga dessa kostnader, men kan utgöra ett litet steg i rätt riktning.

Göteborg Hamn AB:s styrelse har fastställt detta yttrandet 2024-06-24.

Frågor ställs till Edvard Molitor på telefon 031-368 76 20, e-post edvard.molitor@portgot.se.

Med vänliga hälsningar,

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson
VD