

Remissyttrande gällande promemorian Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport,

Liquid Wind utvecklar produktionsanläggningar för elektrobränsle (e-metanol). Genom att omvandla fossilfri el och vatten till vätgas och kombinera det med biogen koldioxid (bio-CCU) skapar vi ett fossilfritt drivmedel för sjöfarten. Grönt elektrobränsle som e-metanol innebär en 94 procent reduktion av koldioxidutsläpp jämfört med fossila bränslen.

Idag förbrukar internationell sjöfart ca 300 miljoner ton fossila bränslen varje år. De globala volymerna innebär att nya bränslen inte bara måste vara koldioxidneutrala utan också skalbara för att tillgodose ett växande behov. DNV uppskattar att 17 miljoner ton fossilt fartygsbränsle kommer att behöva ersättas med fossilfria alternativ redan 2030.¹ Elektrobränslen väntas spela en avgörande roll, bland annat på grund av sin skalbarhet. Trafikverket konstaterar i sin underlagsrapport om sjöfarten till Inriktningsunderlag för 2026-2037 att biodrivmedel inledningsvis kan fylla en viktig funktion för sjöfartens omställning, medan metanol successivt kommer ta en allt större roll.² E-metanol pekas av International Renewable Energy Agency ut som ett av de hållbara alternativ som är enklast att implementera för sjöfarten.³

Liquid Wind är positiva till ambitionerna i FuelEU Maritime och uppfattar förordningen som det starkaste policyinitiativet på global nivå som driver på sjöfartens klimatomställning. Liquid Winds uppfattning är samtidigt att de sanktionsavgifter som FuelEU Maritime påför rederier samt inkludering av sjöfarten i EU ETS idag inte räcker för att skapa en efterfrågan på fossilfria drivmedel. Den efterfrågan på fossilfria drivmedel för sjöfarten som finns idag drivs i stället främst av frivilliga åtaganden och en önskan från vissa transportköpare att minska sina utsläpp inom Scope 3 enligt SBTi.

För en snabb klimatomställning av hela sjöfarten, inte bara ett grönt premiumsegment, behövs krav på snabbare utsläppsminskningar, högre sanktionsavgifter eller statliga subventioner som sänker produktionskostnaderna för fossilfria drivmedel och gör dem mer konkurrenskraftiga gentemot fossila drivmedel. Liquid Wind saknar initiativ i den svenska implementeringen av FuelEU Maritime som kan säkerställa att sjöfarten når förordningens mål om 2% upptag av förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung i sjöfarten till 2034 respektive 1% till 2031.

Enligt artikel 23.11 i FuelEU Maritime ska medlemsstaterna eftersträva att säkerställa att intäkterna från FuelEU-straffavgifterna, 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.

Liquid Wind förordar att intäkterna används för att införa ett tidsbegränsat introduktionsstöd för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, som e-metanol, som till en början stöttar produktion av dessa bränslen och som säkerställer att investeringar i teknikutveckling och uppskalning sker i Sverige. Konkret skulle stöden kunna utformas som Contracts for Difference, som förefaller ha goda möjligheter att accepteras inom ramen för EU:s statsstödsregler och som även är möjliga att tilldela genom ett auktionsförfarande, vilket bidrar till

¹ [Maritime Forecast to 2050 report by DNV](#)

² [Sjöfart : Underlagsrapport till inriktningsunderlag för 2026 - 2037 \(diva-portal.org\)](#)

³ [Innovation Outlook: Renewable Methanol \(irena.org\)](#)

ökad kostnadseffektivitet och förhindrar översubventioner. I sitt meddelande om industriell koldioxidförvaltning förordar EU-kommissionen att medlemsstaterna inför just den här typen av stöd för att utveckla och skala upp lösningar för industriell koldioxidhantering och minska kostnaden för industriella CCU-projekt.

En alternativ åtgärd som Sverige skulle kunna vidta är att införa ett samordnat stöd för bio-CCS och bio-CCU. Detta kan ske med en relativt enkel justering av uppdraget till Energimyndigheten som idag bara gäller bio-CCS. Dagens ensidiga stöd till bio-CCS riskerar att leda till högre offentliga kostnader och att snedvrída marknaden så att investeringar i bio-CCU uteblir. För Sverige innebär det att utvecklingen av en hel industri med stor exportpotential och ett viktigt bidrag till svensk försörjningstrygghet hindras.

Ett samordnat stöd för bio-CCS och bio-CCU skulle vara mer teknikneutralt då det skulle fokusera på infångningen snarare än tillämpningen. Det skulle vara mer marknadsdrivet eftersom marknaden, vid varje auktionstillfälle, skulle avgöra fördelningen mellan lagring och användning. Den skulle vara mer kostnadseffektivt, då bio-CCU med största sannolikhet kommer att vara mera kostnadseffektivt, vilket innebär att en större mängd koldioxid kan fångas in och bindas eller ersätta fossila utsläpp till samma kostnad för staten.

Liquid Wind har i dialog med Gotlandsbolaget förstått att de motsätter sig ett undantag av Gotlandstrafiken från FuelEU Maritime, och önskar inkluderas i regelverket från start likt samtliga andra svenska rederier som omfattas av regelverket.

Joakim Jakobsson

Public Affairs Manager Liquid wind

Joakim.jakobsson@liquidwind.com