

Till: Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

**REMISSYTTRANDE
(LI2024/01026)**

2024-09-09

Föreningen 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 sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser närmare 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Yttrande från Svensk Sjöfart på promemorian Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Svensk Sjöfart har beretts möjlighet att yttra sig på ovan promemoria med förslag på en lag och en förordning med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport (härefter FuelEU Maritime).

Sammanfattning av Svensk Sjöfarts yttrande

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget på nödvändiga ändringar i lag och förordningar undantaget förslaget att utse Transportstyrelsen som behörig myndighet vilket Svensk Sjöfart avstyrker och att man istället utser Statens energimyndighet som behörig myndighet. Svensk Sjöfart avstyrker även det föreslagna undantaget för Gotlandstrafiken samt understryker att Sverige behöver säkerställa att massbalansprincipen beträffande hållbara drivmedel, särskilt för gas, blir praktiskt tillämpbart.

Bakgrund

FuelEU Maritime syftar till att minska sjöfartens klimatpåverkan genom att tvinga fram en ökad användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättande energikällor ombord i fartyg. I EU-förordningen fastställs enhetliga regler för ett gränsvärde för växthusgasintensiteten i energi som används ombord på fartyg och en skyldighet för vissa fartyg att använda landströmsförsörjning eller utsläppsfri teknik under liggetid i hamn.

Den föreslagna förordningen innehåller bestämmelser om sanktionsavgiftssystem och om vilken myndighet som ska ansvara för olika uppgifter enligt regelverket samt att FuelEU Maritime inte ska tillämpas på Gotlandstrafiken förrän år 2030 (enligt den möjlighet till undantag som ges).

Allmänna synpunkter

Svensk Sjöfart är tacksamma för att regeringen i förhållande till andra medlemsstater i EU agerat föredömligt snabbt med att föreslå nödvändiga kompletterande bestämmelser för att möjliggöra ett snabbt nationellt genomförande av förordningen.

Utse Statens energimyndighet som behörig myndighet i stället för Transportstyrelsen!

FuelEU Maritime är ett initiativ inom EU som syftar till att minska sjöfartens klimatpåverkan genom att främja användningen av renare bränslen och teknologier genom bindande krav och som är direkt bindande genom en EU-förordning. FuelEU Maritime är en del av Europeiska kommissionens gröna giv och stöder målet om att göra Europa klimatneutralt till 2050. FuelEU Maritime fastställer gradvis strängare gränser för växthusgasutsläpp från fartyg som trafikerar europeiska hamnar, oavsett flaggstat. Genom att främja/kräva övergången till alternativa bränslen och energiformer, som exempelvis bioenergi, landström, ammoniak och vätgas, strävar initiativet efter att minska utsläppen från sjöfarten. FuelEU Maritime är i allt väsentligt en fråga om energiomställning och kräver därför särskild kompetens inom energiområdet vilket Svensk Sjöfart befarar inte finns hos Transportstyrelsen. I detta sammanhang noterar vi sådan kompetens finns hos Statens energimyndigheten som idag är tillsynsmyndighet för följande närliggande regelverk:

- *Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen*
- *Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel*
- *Drivmedelslag (2011:319) (delad tillsyn mellan Energimyndigheten och Transportstyrelsen, där bl.a. rapportering av levererade bränslen och utsläppsminskningar ligger hos Energimyndigheten)*

FuelEU Maritime innebär krav på minskad växthusgasutsläppsintensitet för fartyg. Verktyg som aktörer som träffas av regelverket kan använda är växthusgasberäkningar enligt RED (Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen) tillsammans med diverse specialregler kopplad till det specifika fartygets tekniska egenskaper och driftsförhållanden. Det kan därför finnas ett behov av att Energimyndigheten ges stöd från Transportstyrelsen i frågor som berör fartygens tekniska egenskaper och driftsförhållanden men sådan kunskap bedömer vi inte som primär.

Tillsynen för förordningen kräver liknande kunskap och erfarenhet som i huvudsak finns hos Statens energimyndigheten som tillsynsmyndighet för ovan nämnda lagar och eftersom FuelEU Maritime i det närmaste kan ses som reduktionsplikt alternativt kvotplikt på EU-nivå för sjöfart så vore det ologiskt att utse annan myndighet än Statens energimyndighet som ansvarig för förordningen.

Lag om reduktionsplikt gäller för både bensen, diesel och flygfotogen. Därmed hanterar Energimyndigheten idag redan nationella regelverk nära besläktade med FuelEU Maritime. Det kommer med andra ord att finnas stora samordningsfördelar som leder till effektivare hantering, minskad administration och utnyttjande av befintlig kompetens och erfarenhet.

Att ge Statens energimyndighet i uppdrag att hantera FuelEU Maritime innebär en mer (kostnads)effektiv lösning då tillsynen av förordningen kräver liknande kompetens som idag finns hos Energimyndigheten kopplad till hållbarhetslagen, reduktionsplikten, drivmedelslagen.

Transportstyrelsen saknar relevant erfarenhet kopplad till utsläppsberäkningar, hantering av rapportering för drivmedel och bränslen men kan stödja Energimyndigheten i tekniska frågor som berör sjötransport, fartyg och annat.

Efter beaktande av ovan skäl föreslår Svensk Sjöfart att Statens energimyndighet utses som behörig myndighet vilket vi även hemställde¹ regeringen den 2 maj tillsammans med Drivkraft Sverige, Energigas Sverige samt Transportföretagen Flyg.

Massbalans – en möjliggörare till logisk logistik av förnybara alternativ!

Enligt förordningen FuelEU Maritime så kan principen om massbalans tillämpas för hållbara drivmedel. Exempelvis kan principen tillämpas på förnybar gas, dock under förutsättning att det distribueras inom EUs gemensamma sammankopplade gasnät. Det betyder att förnybar gas kan stoppas in någonstans i det europeiska gasnätet, till exempel i Rumänien och tas ut på annan plats, som exempelvis hamnen i Rotterdam. En pedagogisk illustration är att likna det med handel och distribution av grön el som tillåts ske i samma elnät som el från kolkraftverk. Med denna princip undviks behovet av fysisk leverans till slutanvändaren vilket är fördelaktigt ur många perspektiv, inte minst logistiskt.

Samtidigt som det europeiska gasnätet är väl utbyggt på kontinenten så är den svenska delen av gasnätet begränsad i sin omfattning. Den sträcker sig från Malmö till Stenungsund. Som konsekvens behöver köpare och/eller säljare i resten av landet ordna med fysisk leverans av förnybar gas, vilket utgör en försvårande omständighet att möta kraven i FuelEU Maritime. Svensk Sjöfart anser att Sverige, efter beaktande av Sveriges geografi och möjligheter till produktion av förnybar gas i hela landet tillsammans med avsaknaden av ett landsomfattande sammankopplat gasnät, noggrant behöver överväga möjligheten att tillämpa massbalans-principen även i lokala gasdistributionskedjor runt om i landet, även om dessa inte är sammankopplade med det europeiska gasnätet. På så vis underlättas för fartyg som opererar på svenska ostkusten att efterleva syftet med FuelEU Maritime

Oaktat ovan specifika exempel bör Sverige även tillämpa principen om massbalans för alla hållbara drivmedel.

Självfallet kan man inte garantera att det hållbara drivmedel man som köpare eller slutanvändare köpt är det man får fysiskt levererat, men det är just det som är poängen med massbalans-principen, att det inte ska behöva garanteras. Alternativet är fysisk leverans ombord i fartyg vilket kräver en omfattande logistik, inte minst av förnybar gas längs hela svenska ostkusten.

¹ [Hemstallan-om-FuelEU-Aviation-och-FuelEU-Maritime.pdf \(sweship.se\)](#)

Undantag för Gotlandstrafiken till 2030? Nej tack!

Beträffande förslaget att undanta Gotlandstrafiken från regelverket i enlighet med möjligheten till undantag till år 2030 avstyrker Svensk Sjöfart förslaget av följande skäl:

Undantaget träffar en ensam aktör som idag bedriver trafik mellan Gotland och fastlandet medan övriga rederier som inkluderas i regelverket ges stärkta incitament att minska sin klimatpåverkan. Till skillnad från ett undantag från EU ETS² som avses ha en kostnadsdämpande effekt på en viktig del av Sveriges infrastruktur, erbjuder FuelEU Maritime snarare en möjlighet att vara del i ett större system som medför incitament att inte bara nå regelverkets årliga mål avseende utsläppsminskning, utan även att överträffa dem.

Ett undantag skulle avsevärt minska ekonomiska incitament för att minska klimatutsläpp innan 2030 genom till exempel ökad användning av biobränslen och riskerar därmed att underminera lokalt redan tagna initiativ att framställa sådana bränslen.

FuelEU Maritime ger stärkta incitament att öka användningen och därmed nödvändig produktion av fossilfria bränslen. Ett undantag riskerar att försena energiomställningen och försvåra möjligheten att nå Sveriges mål om 70% reduktion av växthusgaser från inrikes transporter eftersom utsläppen från Gotlandstrafiken utgör en stor andel dessa utsläpp.

För Svensk Sjöfart

Stockholm som ovan,



Fredrik Larsson
Miljö- och Klimatansvarig

² Gotlandstrafiken är undantagen från EU ETS, vilket gäller till 2030. Undantaget från EU ETS har en direkt kostnadsdämpande effekt på driftskostnader och biljettpriser. Ett undantag från FuelEU Maritime är inte en kostnadsdämpande åtgärd utan riskerar ge kontraproduktiva effekter och leda till fördröjningar över tid. Vid undantag från FuelEU Maritime försvinner incitamentet att överprestera regelverket innan 2030, vilket bland annat innebär att överprestationer inte kan sparas för att användas som kostnadsdämpande åtgärder under framtida år då regelverkets krav blir gradvis strängare fram till 2050.