

## Remiss av promemorian Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport diarienummer LI2024/01026 – Remissvar från 2030-sekretariatet

### Bakgrund

I denna promemoria föreslås kompletterande nationella bestämmelser för införandet av FuelEU Maritime (FEUM), EU:s förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, med gränsvärde för klimatpåverkan från fartygsbränsle och skyldighet för fartyg att använda landströmsförsörjning eller utsläppsfri teknik i hamn. Det mest uppseendeväckande är regeringens förslag att EU-förordningen inte ska tillämpas på Gotlandstrafiken förrän år 2030. Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 mars 2025. [Förordningen finns här](#), [promemorian återfinns här](#), [missivet här](#).

Nedan presenteras 2030-sekretariatets synpunkter, som i huvudsak avser undantaget för Gotlandstrafiken samt förslag på framtida skärpningar.

### 2030-sekretariatets förslag

#### Undanta inte Gotland

Det vore olyckligt att ge Gotland rollen av att vara sista kvar i den fossila eran, vilket vi och flera andra remissinstanser klargjorde redan i samband med remissbehandlingen av ett förändrat utsläppshandelssystem. Se bl.a. [vår debattartikel](#) och [vårt remissvar](#) i denna fråga.

Sverige och andra medlemsstater kan till EU-kommissionen begära att till år 2030 få undantag för bestämmelserna för hamnar och resor till och från hamnar på öar utan väg- eller järnvägsförbindelse till fastlandet, och vars invånarantal understiger 200 000. För Sveriges del handlar det om Gotland. Dock är det oklart om förutsättningarna i övrigt är uppfyllda; ”Medlemsstaterna bör ha rätt att tillfälligt undanta resor som görs av passagerarfartyg mellan medlemsstatens fastland och en ö i samma medlemsstat, *i syfte att upprätthålla de villkor enligt vilka avtal om allmän trafik eller allmän trafikplikt har ingåtts, och säkerställa varaktig konnektivitet* samt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning på den berörda ön.” De kursiverade delarna är inte applicerbara på Gotlandstrafiken, då den är upphandlad och således inte skulle hotas eller urholkas av att låta den omfattas av EU-förordningen.

Färjetrafiken till och från Gotland släpper ut cirka 180 000 ton koldioxid per år och är statligt upphandlad med ett nytt avtal för 2027–2035. Det är angeläget att successivt minska denna klimatpåverkan, vilket FEUM kan bidra till, men i närtid sker det framför allt genom den statliga upphandlingen av färjetrafiken där klimatkraven successivt bör skärpas och klimatåtgärder bortom kraven tydligt belönas ekonomiskt.

Gotlandstrafiken av idag uppfyller redan FEUM-kraven; användningen av metangas (fossil och förnybar) innebär att utsläppskraven för fartyg jämfört med fossil diesel med råge är uppfyllda och landström finns och används redan [både i Visby hamn](#) och Nynäshamn.

Utifrån detta bedömer vi inte att befintlig Gotlandstrafik skulle drabbas av någon kostnadsökning av kraven på en ökad andel hållbara drivmedel och landström när fartygen ligger vid hamn, men om viss kostnad ändå uppstår så kan den överföras på turistande resenärer, vilket är tanken med att sätta pris på utsläpp, eller så kan staten ersätta rederierna för denna. För boende på Gotland kan dagens kostnadsnivå förslagsvis behållas eller sänkas.

FEUM-kraven skärps över tid, i linje med Destination Gotlands väl kända planer på att driva sina färjor på [grön vätgas](#) som en del i sin övergripande klimatplan ”[Destination Zero](#)”. Därtill anger expertis att landström med mindre tekniska och operationella justeringar kan kopplas på snabbare än idag och även användas för färjor som säsongvis ligger för ankar.

Att undanta Gotlandstrafiken från FEUM till 2030 skulle i praktiken gynna mindre nogräknade rederier som kan välja att sommartid kommersiellt trafikera Visby med färjor som använder bunkerolja – såsom vi redan sett ske för Ålandstrafiken. Hela Region Västerbotten och det ledande färjebolaget Wasaline motsatt sig undantaget, som trots det infördes och nu trafikerar ledande rederier Åland med tjockolja och *open loo scrubbers* med påföljd att all förorening går i havet, ända fram till 2030. Det försvårar förstås för ansvarsfulla aktörer inom sjöfarten och gör att devisen ”sjövägen är miljövägen” tyvärr skorrar falskt.

De totala utsläppen från EU ökar om Sverige undantar Gotlandstrafiken från EU:s klimatkrav på sjöfarten, då annan sjöfart inte måste förbättra sitt klimatarbete i motsvarande mån. Vi delar Naturvårdsverkets inriktning att ”Det är svårt att finna klimatpolitiska skäl för att undanta Gotlandstrafiken från EU ETS. Färjetrafiken är med nuvarande teknik och hastigheter ett utsläppsintensivt transportsätt till Gotland vars utsläpp bör prissättas likt andra transportsätt på land, sjön och i luften. Det skulle framstå som inkonsekvent att från svensk del först förorda att införa sjöfarten i EU ETS för att sedan söka undantag för offentligt upphandlad trafik.” Detta gäller givetvis också specifikt för EU:s sjöfartspolitik.

### **Sätt avskräckande straffsatser**

Avseende straff- och sanktionsavgifter är det vår uppfattning att kostnaden måste vara så pass hög att den entydigt stimulerar sjöfarten att välja de legala, hållbara bränslen som avses. Så är det också gällande de avgifter som tänks tas ut på EU-nivå, medan vi sätter frågetecken för en del av de föreslagna svenska avgifterna. Förslaget till sanktionsavgift på 25 000 kronor ”för överträdelse av skyldigheten enligt artikel 10.4 och 10.5 i EU-förordningen att inte avvika från normalvärdena för bränslets emissionsfaktorer” är troligen lågt satt, liksom avgiften på 5000 kronor för de som inte rapporterar enligt kraven.

### **Ge Energimyndigheten ansvaret**

Drivkraft Sverige, Energigas Sverige, Svensk Sjöfart och Transportföretagen Flyg har den 2 maj 2024 hemställt att regeringen ska utse Energimyndighet som behörig myndighet för ReFuel Aviation och FuelEU Maritime. Transportstyrelsens arbete omfattar inte huvudsyftet med förordningarna och uppfyller därmed inte kraven på kompetens och erfarenhet som ställs på en tillsynsmyndighet, medan Energimyndigheten är tillsynsmyndighet för lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen, lagen om reduktion av

växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel och drivmedelslagen. FuelEU Maritime och Refuel EU Aviation kan ses som reduktionsplikt alternativt kvotplikt på EU-nivå för sjöfart och flyg, vilket entydigt är Energimyndighetens kompetens. Vi delar dessa branschorgans bedömning att ansvaret för FuelEU Maritime bör ges till Energimyndigheten.

## Uppfyll EU:s införandekrav

Enligt artikel 32 ska EU-förordningen tillämpas från 1 januari 2025, men regeringen menar att det först kan ske 1 mars 2025. Förordningen presenterades den 13 september 2023 och frågan om Gotlands undantag från utsläppshandeln remissbehandlades fram till den 6 oktober samma år. Remisstiden är nu fyra månader lång, väsentligt längre än för betydligt mer omfattande frågor. Vi tar upp detta inte för att denna försening skulle vara avgörande, utan för att vi ser en tendens att införa EU-bestämmelser efter vad som egentligen krävs av oss som medlemsland, samt att i flera avgörande klimatfrågor vara mycket långt ifrån vad som krävs av oss som medlemsland. Detta är anmärkningsvärt då Sverige förhandlat fram Fit for 55 som ordförandeland och regeringen lyft fram det som en svensk framgång.

## Begär skärpningar

EU:s förordning FuelEU Maritime (FEUM) är en viktig del av Fit for 55, med klimatkrav för år 2030 som *ska* genomföras både på EU-nivå och nationellt. Att Sverige inte skulle uppfylla sin del genom egna utsläppsminskningar vore oacceptabelt, och vi har nyligen utvecklat hur uppfyllandet kan ske i vårt [yttrande gällande Sveriges nationella klimat- och energiplan \(NEKP\)](#). I ett nästa steg bör Sverige också vara drivande för tre centrala skärpningar:

1. **Omfatta även mindre fartyg.** Kraven gäller i nuläget fartyg med en bruttodräktighet på över 5 000 ton, vilket innebär att ungefär 90 procent av sjöfartens totala utsläpp inkluderas trots att bara 55 procent av fartygen som angör en EEA-hamn omfattas. Det förs redan en diskussion om att i ett nästa steg sänka denna gräns, där vi delar Naturvårdsverkets bedömning att det ”finns en principiell fördel med att inkludera även mindre fartyg med tanke på att sjöfarten generellt saknar koldioxidreglering.”
2. **Skärpta klimatkrav.** FuelEU Maritime innebär i praktiken att sjöfarten fortsatt år 2045 kan vara i huvudsak fossil. Skärpta krav är starkt klimatmässigt motiverade och skulle gynna svenska producenter bl.a. av elektrobränslen, vätgas och biogas. Sverige bör särskilt gå före gällande utsläppskrav för känsliga inlandsvatten som Östersjön, trånga farvatten som Öresund samt dricksvattentäkter som Mälaren och Vänern.
3. **Omfatta fler verksamheter.** FuelEU Maritime omfattar endast kommersiell sjöfart, men klimatet gör inte denna distinktion. Därför bör också försvarets fartyg, isbrytare och andra fartyg inkluderas, i linje med de skärpta klimat- och miljökrav som [Sveriges Nato-medlemskap](#) innebär, samt de förväntningar på ett tydligare klimatledarskap från Sjöfartsverket som [Svensk Sjöfart och 2030-sekretariatet efterlyst](#).

Se vidare [2030-sekretariatets PM Sjövägen blir Miljövägen](#).

Stockholm den 3 september 2024

Mattias Goldmann