

## RS AU § 185      Remiss- Promemorian Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Ärendenummer: RS 2024/1412

### Arbetsutskottets förslag till regionstyrelsen

- Remissyttrande lämnas till Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet.

---

### Sammanfattning

För att minska sjöfartens utsläpp inom EU är nu två verktyg beslutade.

Det första, som redan gäller, är att sjöfart innefattas i EU:s system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen, EU ETS, men där Gotlandstrafiken till och med 2030 är undantagen. Regionstyrelsen stod bakom undantaget, motiverat av mycket stora bränsleprishöjningar i början av 2023. Regionstyrelsen gav också medskick, bland annat om att Gotlandstrafiken måste ställa om, men merkostnader kan inte bäras lokalt av företag och samhälle och vidare att från och med februari 2027 förutsätts att staten upphandlar fossilfri färjetrafik i största möjliga mån.

Den här remissen gäller EU:s nästa verktyg, FuelEU Maritime, FEUM, som ställer högre krav än EU ETS på successiva utsläppsminskningar och utfasning av fossila bränslen. Växthusgasintensiteten i sjöfartens bränslen ska gradvis minska från ett fastställt referensvärde, inledningsvis med 2 % fram till 2025 och med hela 80 % fram till 2050. Skärpningen över tid ska stödja den nödvändiga utvecklingen inom sjöfarten till att använda förnybara och koldioxidsnåla bränslen, elektrifiering och vätgas. Möjlighet till undantag under 2025 – 2029 finns, det vill säga två år in på nya avtalsperioden för Gotlandstrafiken. Regionstyrelseförvaltningen bedömer, utifrån Destination Gotlands hållbarhetsrapport, att koldioxidutsläppen i nuvarande trafik klarar kraven för 2025 och är nära gränsen för 2026-2029, men ännu saknas uppgifter om hur utsläpp av metan och lustgas beräknas och påverkar utfallet.

Förordningen medför också ytterligare krav på landströmsförsörjning eller alternativ utsläppsfri teknik i hamnar. För Regionens del kan frågan om landström till kryssningskajen få ökad aktualitet.

Regionstyrelseförvaltningens bedömning är att det i detta fall vore av värde att inte tillämpa undantaget. Redan från 2025 bör Gotlandstrafiken ingå i FuelEU Maritime, med tydlig inriktning på att det från 2030 kommer en lägre utsläppsgräns. Merkostnader för det bör staten ta ansvar för inom den upphandlade trafiken. Det skulle kunna ge en fortsättning på de statligt

medfinansierade studierna om delelektrifiering, gasformiga bränslen och vätgas och öka möjligheten till långsiktigt hållbar Gotlandstrafik.

### **Bedömning**

Regionstyrelseförvaltningen bedömer, utifrån Destination Gotlands hållbarhetsrapport, att koldioxidutsläppen i nuvarande trafik klarar kraven för 2025 och är under gränsen eller nära gränsen för 2026-2029, beroende på bränsemix i fartygen. Förvaltningen har inte exakta uppgifter om hur utsläpp av metan och lustgas beräknas och kommer att påverka utfallet.

Destination Gotland anger på förfrågan att trafiken med god marginal kan hållas under gränsvärdena för hela perioden 2025–2029, medan ett undantag skulle minska incitamenten för att under 2025-29 köra trafiken utsläppsnålt.

Förvaltningens bedömning är därför att det i detta fall vore av värde att inte tillämpa undantaget. Redan från 2025 bör Gotlandstrafiken ingå i FuelEU Maritime, med tydlig inriktning på att det från 2030 kommer en lägre utsläppsgräns.

Regionstyrelseförvaltningens sammantagna bedömning blir att det i detta fall vore av värde att inte tillämpa undantaget. Om ett undantag leder till trafik med högre utsläpp 2025-29 blir gapet och omställningsbehovet stort till de krav som träder i kraft från och med 2030, vilket i det läget kan bli kostnadsdrivande. Dessutom, från 2031 gäller EU ETS även för Gotlandstrafiken. Bedömning är att det då bör vara en fördel att ha en trafik med rutiner och avtal på plats för bränslen som leder till låga kostnader för utsläppshandel och kraven i FuelEU Maritime.

Eventuella merkostnader för att gotlänningarnas landsväg ska uppfylla EU:s krav, bör staten kunna ta ansvar för inom den upphandlade trafiken.

Det bör även kunna ge incitament för en fortsättning på de statligt medfinansierade studierna om sjöfartens delelektrifiering, införande av vätgas, e-bränslen, eller gasformiga bibränslen och öka möjligheten till en långsiktigt hållbar Gotlandstrafik.

### **Ärendets behandling under mötet**

Ärendet föredras av Helena Andersson, ekostrateg och Maja-Malin Ekelöf, strateg, regionstyrelseförvaltningen.

Ordförande ställer proposition på regionstyrelseförvaltningens förslag och finner att det bifalls.

**Beslutsunderlag**

Promemoria- Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, inkom 2024-05-07

Remissmissiv, inkom 2024-05-07

Bilaga 1- Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2023/1805, inkom 2024-05-08

Förslag till yttrande 2024-09-05

Regionstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse 2024-07-03