

Mottagare
Regionstyrelsen

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

Förlag till beslut

- Regionstyrelsen beslutar att lämna bifogat remissyttrande till landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Sammanfattning

För att minska sjöfarten 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, d v s 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.

Förvaltningens 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.

Ärendebeskrivning

Bakgrund

EU antog i juni 2021 en klimatlag som slår fast att EU ska vara klimatneutralt till 2050 och till 2030 ha minskat nettoutsläppen med 55 procent jämfört med 1990. För att nå delmålet till 2030 finns det så kallade **Fit for 55-paketet**.

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

Det första, som redan införts i svensk lag och gäller från och med 2024, är att sjöfart innefattas i EU:s system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen (EU:s utsläppshandelssystem, ETS). Gotlandstrafiken är, enligt regeringens anmälan, till och med 2030 undantaget från EU ETS, inom det så kallade ö-undantaget, vilket gäller linjetrafiken, inte kryssningsfartyg som angör Gotland. Detta undantag gör att det möjliga svenska bidraget till sjöfartens minskade utsläpp krymper rejält, då linjetrafikens utsläpp utgör över hälften av de svenska sjöfartsutsläppen inom ETS. Källa: Naturvårdsverket, (NV-00052-20). Se även RS §211, 2023.

Regionstyrelsen stödde undantaget, motiverat av de stora höjningar av bränslepriser och höjningar av frakt- och biljettpriser som skedde i början av 2023 och skrev då till regeringen: ”En ytterligare prishöjning till följd av införande av utsläppsrätter skulle skapa en helt ohållbar situation för Gotland”, men gav också dessa medskick:

- Gotlandstrafiken måste ställa om, men merkostnader kan inte bäras lokalt av företag och samhälle, i form av ökade rese- och transportkostnader eller sämre tillgänglighet.
- Staten bör anmäla undantag för Gotlandstrafiken från EU ETS tills nu gällande färjetrafikavtal löper ut sista januari 2027.
- Det är regeringen som har ansvar för att Sverige klarar att leva upp till EU:s utsläppsrätter för sjöfarten. Merkostnader som uppstår i det fall regeringen väljer att inte söka undantag för Gotlandstrafiken måste bäras av staten och kan inte läggas över på resenärer och fraktköpare i färjetrafiken.

Nuläge

Den nu aktuella remissen gäller förslaget på kompletterande nationella bestämmelser för införandet av det andra verktyget **FuelEU Maritime (FEUM)**, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 som antogs sommaren 2023 och tillämpas från den 1 januari 2025.

FuelEU Maritime ska minska sjöfartens klimatpåverkan genom att öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättande energikällor vid sjötransporter.

FuelEU Maritime, FEUM, ställer högre krav på minskade utsläpp och utfasning av fossila bränslen, än vad EU ETS gör. Skärpningen över tid ska stimulera och återspegla den nödvändiga tekniska utvecklingen och användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen.

Från ett referensvärde på 91,16 gram koldioxidekvivalenter per MJ minskas utsläppen med följande procentsatser:

- ✓ 2 % från och med den 1 januari 2025, max 89,34 g CO_{2e}/MJ
- ✓ 6 % från och med den 1 januari 2030, max 85,69 g CO_{2e}/MJ
- ✓ 14,5 % från och med den 1 januari 2035, max 77,94 g CO_{2e}/MJ
- ✓ 31 % från och med den 1 januari 2040, max 62,90 g CO_{2e}/MJ
- ✓ 62 % från och med den 1 januari 2045, max 34,64 g CO_{2e}/MJ
- ✓ 80 % från och med den 1 januari 2050, max 18,23 g CO_{2e}/MJ

Förordningen medför också ytterligare krav på landströmsförsörjning eller alternativ utsläppsfri teknik i hamnar. För Regionens del kan frågan om landström till kryssningskajen bli aktuell, då inga undantag medges för kryssningsfartyg.

EU-förordningen ska tillämpas på alla fartyg, oberoende av flagg, med över 5000 ton bruttodräktighet, i kommersiell sjöfart för passagerare eller gods. Medlemsstater får, till och med 2029, undanta passagerarsjöfart till och från öar med färre än 200 000 fast bosatta.

Till en början omfattas koldioxidutsläpp, från 2026 inkluderas även metan och dikväveoxid.

EU-förordningen behöver kompletterande nationella bestämmelser för att införlivas i nationell rätt..

Enligt departementets remitterade förslag till ny lagtext ska EU-förordningen inte tillämpas på Gotlandstrafiken förrän år 2030.

Motivet till det är regeringens utgångspunkt vid genomförande eller tillämpning av EU-rätten; att ”alla möjligheter till nationella undantag ska utnyttjas om inte särskilda skäl talar för annat. Ett undantag från EU-förordningen bör alltså göras för Gotlandstrafiken.”

I lagförslaget behandlas vidare frågor om straffavgift, sanktionsavgift, tillsyn och överklagande. Den föreslagna förordningen innehåller bestämmelser om sanktionsavgiftssystemet och om vilken myndighet som ska ansvara för olika

uppgifter enligt regelverket. Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 mars 2025.

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 bränslemix 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 utsläppssnålt. 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 biobränslen och öka möjligheten till en långsiktigt hållbar Gotlandstrafik.

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

Regionstyrelseförvaltningen

Stefan Hollmark
Regiondirektör

Stefan Persson
Regional utvecklingsdirektör

Skickas till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet