

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Visby den 6 september 2024

Remissyttrande ref/dnr: LI2024/01026

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

Sammanfattning

Härmed inkommer Gotlandsbolaget och Destination Gotland med yttrande avseende remiss för promemorian Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

Gotlandsbolaget och Destination Gotland välkomnar och ser positivt på denna förordning som skapar förutsättningar och långsiktiga spelregler för rederier att på ett konkurrenskraftigt sätt minska sin klimatpåverkan. Samtidigt avstyrker bolagen förslaget om att Gotlandstrafiken ska omfattas av EU-förordningen först år 2030.

Destination Gotland har ombetts inkomma med synpunkter på promemorian Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Förordningen är en del av EU:s Fit for 55-paket och syftar till att minska sjöfartens klimatpåverkan genom att öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättande energikällor vid sjötransporter.

I EU-förordningen fastställs enhetliga regler för ett gränsvärde för växthusgasintensiteten i energi som används för fartygsdrift samt en skyldighet för fartyg att använda landströmsförsörjning eller utsläppsfri teknik i hamn. EU-förordningen träder i kraft 2025.

Destination Gotland opererar färjetrafik mellan Gotland och fastlandet. En stor del av trafiken är upphandlad av Trafikverket. Koncessionsperioden för nuvarande upphandlad trafik löper till 31 januari 2027. I juni gav Trafikverket besked att Gotlandsbolaget och Destination Gotland har vunnit upphandlingen om nästkommande koncessionsperiod, 2027–2035 med möjlighet till två års förlängning. Utöver upphandlad trafik kör Destination Gotland även kommersiell trafik. Både anbudsprocessen och kommersiell trafik är konkurrensutsatt. Destination Gotland levererar konkurrenskraftig trafik med moderna fartyg och investerar kontinuerligt för att minska sina klimatutsläpp.

Gotlandstrafiken står för mer än 90% av alla person- och godstransporter till och från Gotland. Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är en avgörande infrastruktur för Gotland, gotländska företag och gotlänningarna, men även de många besökare som kommer till ön varje år.

Gotlandsbolaget och Destination Gotland välkomnar och ser positivt på denna förordning som skapar förutsättningar och långsiktiga spelregler för rederier att på ett konkurrenskraftigt sätt minska sin klimatpåverkan.

Gotlandsbolaget och Destination Gotland avstyrker förslaget om att Gotlandstrafiken ska undantas från EU-förordningen till år 2030

EU-förordningen ska enligt artikel 2.1 tillämpas på alla fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 ton som används för att transportera passagerare eller gods för kommersiella ändamål. Enligt EU-förordning får medlemsstaterna undanta särskilda rutter och hamnar i fråga om den energi som används under resor som görs av andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg mellan en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och en anlöpshamn inom samma medlemsstats jurisdiktion på en ö med färre än 200 000 fast bosatta, och i fråga om den energi som används under fartygens vistelse i en anlöpshamn på den ön. Undantagen får gälla till och med den 31 december 2029.

I promemorian avseende FuelEU Maritime föreslås att Gotlandstrafiken ska undantas från EU-förordningen fram till 31 december 2029.

Gotlandsbolaget och Destination Gotland avstyrker förslaget om att tillämpa undantag för Gotlandstrafiken. Detta med anledning av att:

- **Ett undantag blir inte kostnadsdämpande**

Destination Gotland klarar redan de utsläppsminskingskrav som Gotlandstrafiken föreslås undantas ifrån. EU-förordningen ställer under tidsperioden 2025–2029 krav om 2% minskad växthusgasintensitet jämfört med om man använt ett fossilt referensbränsle som ger relativt höga CO₂-utsläpp. Destination Gotlands fartyg körs på en hög andel LNG som ger lägre CO₂-utsläpp, vilket innebär att man redan klarar de utsläppsminskingskrav som gäller under tidsperioden för ett eventuellt

undantag. Detta gör att ett undantag inte skulle påverka bränslekostnader och därmed inte vara kostnadsdämpande.

- **Ett undantag från EU-förordningen kan ge kontraproduktiva konsekvenser jämfört med ett undantag från EU:s utsläppshandelssystem**

Gotlandstrafiken är av Regeringen undantagna från EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) till och med den 31 december 2030. Undantaget från EU:s utsläppshandelssystem har en direkt kostnadsdämpande effekt på driftkostnader och biljettpriser. Ett undantag från EU-förordningen avseende FuelEU Maritime är däremot inte en kostnadsdämpande åtgärd utan kan istället ge kontraproduktiva konsekvenser och leda till fördyringar över tid.

Till skillnad från ett undantag från EU ETS, som har en kostnadsdämpande effekt på en viktig del av Sveriges infrastruktur, erbjuder EU-förordningen snarare en möjlighet att vara del i ett större system, som medför incitament att inte bara nå regelverkets årliga mål avseende utsläppsminskning, utan också att överträffa dem. Ett undantag från EU-förordningen tar bort ett viktigt incitament att överprestera ställda krav innan 2030.

Ett undantag riskerar därmed att leda till högre kostnader från det att man träffas av regelverket. Året efter ett eventuellt undantag höjs EU-förordningens krav om minskad växthusgasintensitet från 2% till 6%. Ett eventuellt undantag under 2%-nivån skulle medföra mer drastiska och större åtgärder för utsläppsminskningar när man väl omfattas av kraven, vilket kan bidra till mer drastiska kostnadsökningar.

- **Ett undantag riskerar att bidra till en försenad energiomställning och en minskad inhemsk efterfrågan på marina fossilfria bränslen under de närmsta åren**

EU-förordningen ger stärkta incitament att öka användningen av fossilfria bränslen, vilket bidrar till en ökad efterfrågan på fossilfria alternativ. Destination Gotland har tillsammans med hamninfrastruktur tekniska förutsättningar för att öka sin användning av fossilfri energi. Fartygen har exempelvis teknisk kapacitet att använda både biodiesel och flytande biogas tillsammans med el när fartygen ligger vid kaj. EU-förordningens incitament att överprestera utsläppsminskning uteblir för Gotlandstrafiken före 2030 vid ett undantag.

- **Ett undantag träffar i praktiken enbart Gotlandsbolaget och Destination Gotland**

Att undantas EU-förordningen innebär att incitament för minskade klimatutsläpp avsevärt försvagas, vilket leder till att Gotlandsbolaget och Destination Gotland, som samägt driver upphandlad Gotlandstrafik, riskerar att komma på efterkälken i omställningsarbete jämfört med andra rederier. Ett undantag innebär att Gotlandstrafiken missar möjligheten att vara med i sjöfartssektorns implementering av EU-förordningen inom branschen och verksamheten, och därmed missar man även de första åren då sektorn

accelererar sin energiomställning för minskade klimatutsläpp. Att under en sådan period undantas från EU-förordningen tros få negativa konsekvenser i form av eftersläpande energiomställning och försämrad konkurrenskraft. Dessutom träffar ett eventuellt undantag i praktiken enbart Destination Gotland.

- **Ett undantag innebär lågt ställda klimatkrav på upphandlad Gotlandstrafik samt avsaknad av klimatkrav på kommersiell trafik**

Att undanta Gotlandstrafiken från EU-förordningen före 2030 innebär fortsatt lågt ställda, ibland obefintliga, klimatkrav på färjetrafik. För nästkommande koncessionsperiod 2027–2035 ställs krav på minskning av den totala mängden koldioxidekvivalenter som Gotlandstrafiken släpper ut. Gotlandsbolaget och Destination Gotland anser dock att klimatkrav enligt upphandlingsunderlaget är lågt ställda baserat på nuvarande energianvändning. Ett undantag från EU-förordningen innebär därmed att krav på utsläppsminskning saknas före 1 februari 2027, samt att inga klimatkrav gäller för Gotlandstrafik som bedrivs utanför upphandlad trafik, det vill säga antingen av Destination Gotland eller av andra rederier.

Gotlandsbolaget och Destination Gotland stödjer hemställan

Den 2 maj 2024 skickade Drivkraft Sverige, Energigas Sverige, Svensk Sjöfart samt Transportföretagen Flyg en hemställan till Infrastrukturministern avseende att utse Statens energimyndighet som behörig myndighet för ReFuel Aviation och FuelEU Maritime. Vi stödjer förslaget i underlaget och ser att den kompetens som efterfrågas av tillsynsmyndigheten för EU-förordningen påminner om motsvarande tillsyn enligt Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen samt Drivmedelslag (2011:319).

Visby 2024-09-06

Håkan Johansson
VD, Gotlandsbolaget

Marcus Risberg
VD, Destination Gotland