



Landsbyggs- och Infrastrukturdepartementet

[ll.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:ll.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

dnr: LI2024/01026

Göteborg 2024-09-06

**Komplettering: Remiss av promemorian Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Dnr LI2024/01026**

*Föreningen Skärgårdsredarna är en branschorganisation för svensk inrikes sjöfartsnäring och representerar ett 100-tal rederier med verksamhet runt hela Sveriges kust samt i de större insjöarna. Den fartygsflotta på drygt 360 fartyg som finns hos Skärgårdsredarnas medlemmar transporterar årligen mer än 35 miljoner passagerare och mer än 14 miljoner fordon inom hela Sverige.*

Skärgårdsredarna har tagit del av remissen och vill här lämna följande synpunkter.

Så som förslag till lag och EU-förordningen är utformad idag är det fartyg med en bruttodräktighet över 5000 som kommer att omfattas. Inom branschorganisationen Skärgårdsredarna finns inga fartyg av den storleken (Våra medlemmar äger fartyg med max 800 brt med några få undantag på strax över 800)

Det betyder att när lagen införs innefattas ingen av våra medlemsrederier. Dock har 'vi hört' att i framtiden kan även fartyg med bruttodräktighet från 400 komma att omfattas, vilket gör att vi ändå vill uttala oss i frågan.

Idag är det främst omställning från fossil- till batteridrift som diskuteras bland skärgårdsrederier för att få till en miljövänlig framdrift, alternativt HVO. Det är också just eldrift som finns som krav vid de flesta nya kollektivtrafiksupphandlingar. Skärgårdsrederierna ägnar mycket tid och möda på att försöka öka sin kunskap i floran av möjliga framtida förnybara och koldioxidsnåla bränslen jämsides med att ställa om till eldrift.

Skärgårdsrederierna har ett stort intresse i att utveckla och leda sina företag in i framtiden på ett så miljövänligt sätt som möjligt. Dock krävs det att Sverige inte tar förhastade beslut om krav på förnybara bränslen som inte alls är möjliga för framdrift för Skärgårdsfartygen som idag finns längs hela Sveriges kust, i insjöar och kanaler. Övergångsperioden måste bli lång eftersom skärgårdsfartyg har en mycket lång livstid och väl tjänar sina syften som transportmedel på våra vattenvägar upp till ett sekel. Det måste finnas tid för modifiering av framdrivningsmaskineri för alla typer av skärgårdsfartyg, alternativt möjlighet till undantag efter ansökan om sådant.

Skärgårdsredarna tror att Energimyndigheten har bättre förutsättningar att bli behörig myndighet i och med myndighetens tidigare ansvar och erfarenhet från de idag nationella regelverken som är besläktade med FuelEU Maritime och Refuel EU. Energimyndigheten har erfarenheter kopplade till hållbarhetslagen, reduktionsplikten och drivmedelslagen. Där skulle man hitta bättre samordningsfördelar och effektivare hantering. Vi tror också det skulle medföra minskad administration och bättre utnyttjande av befintlig kompetens. Transportstyrelsen har däremot mycket stor och lång erfarenhet av frågor kopplade till sjötransporter, fartyg och annat relevant i sammanhanget och har naturligtvis en stor roll som stöttande myndighet i dessa frågor.

Göteborg som ovan

För Branschorganisationen Skärgårdsredarna

*Ingela Berntson*

Ingela Berntson

VD