

Klimatavdelningen

Informationsklass: K1

## Yttrande angående kompletterande bestämmelser till EU:s förordning (FuelEU Maritime) om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

### Sammanfattning

Energimyndigheten tillstyrker förslaget till kompletterande bestämmelser med lag och förordning men lämnar några synpunkter:

- Energimyndigheten saknar argument för att undanta Gotlandstrafiken från bestämmelserna till år 2030. Energimyndigheten anser att det bör göras en samhällsekonomisk analys innan ett sådant undantag kan göras. Energimyndigheten anser därför att undantag för Gotlandstrafiken till år 2030 inte bör göras om inte särskilda skäl föreligger.
- Allokeringen av straffavgifter kan tydliggöras i förslaget till kompletterande bestämmelser i lag och förordning, för att Sverige ska kunna uppfylla de krav som följer av artikel 23:11 i EU förordningen. Energimyndigheten föreslår därför att regeringen utreder hur allokeringen av straffavgifter ska gå till.
- Kopplingen mellan EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen (FuelEU Maritime) och EU:s förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR) bör uppmärksammas vid allokering av straffavgifter. Energimyndigheten bedömer att vid allokering av straffavgifter kan krav ställas att investeringarna bidrar till att exempelvis uppfylla krav i AFIR för sjöfarten. Fördelningen av stöd till infrastruktur (AFIR), koldioxidsnåla bränslen och innovativ teknik till fartygsflottan kan göras utifrån faktiska behov (artikel 23:11 EU 2023/1805).

### **Energimyndighetens ställningstagande**

Energimyndigheten stödjer förslaget om att ställa om sjöfarten till koldioxidsnåla bränslen och att kompletterande bestämmelser införs för att tydliggöra vissa delar av EU förordning (EU) 2023/1805. Att minska sjöfartens klimatpåverkan genom att öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättande av fossila energikällor vid sjötransporter möjliggör en nödvändig energi- och klimatomställning i samhället. Energimyndigheten tillstyrker förslaget till lag och förordning men lämnar vissa synpunkter.

### **Specifika synpunkter**

#### **Konsekvensanalys saknas för undantaget av Gotlandstrafiken**

Energimyndigheten noterar att ett undantag görs i förslaget för Gotlandstrafiken med argumentet att undantag från EU bestämmelser alltid ska göras när detta är möjligt. Energimyndigheten anser att det alltid bör göras en samhällsekonomisk konsekvensanalys innan eventuella undantag görs. Konsekvensanalysen bör om möjligt innehålla kvantitativa och kvalitativa bedömningar av ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenser av förslaget. För Energimyndigheten är det baserat på promemorian, otydligt om nyttan av att undanta Gotlandstrafiken överstiger kostnaden för till exempel högre utsläpp av koldioxid.

Visserligen står det i förslaget att Gotlandstrafiken kommer att upphandlas för trafik mellan perioden 2027–2035, med ett krav om minskade koldioxidutsläpp med 30 procent inskrivet i upphandlingen. Detta innebär dock att det finns ett mellanrum från när de kompletterande bestämmelserna till EU förordningen om användning av koldioxidsnåla bränslen träder i kraft år 2025 och när upphandlingskravet ska gälla från år 2027. Energimyndigheten anser att det inte finns anledning att undanta Gotlandstrafiken till att styras om till användning av koldioxidsnåla bränslen från och med år 2025 när de kompletterande bestämmelserna träder i kraft. Det bör vara prioriterat att minska utsläppen av växthusgaser inom samtliga sektorer. Ifall det inte finns synnerliga skäl till att Gotlandstrafiken ska undantas till och med år 2030, anser Energimyndigheten att Gotlandstrafiken inte bör undantas från bestämmelserna.

#### **Allokering av straffavgifter kan tydliggöras**

Energimyndigheten anser att det är otydligt i förslaget hur allokeringen av straffavgifter ska gå till i praktiken. I förordning (EU) 2023/1805 och artikel 23:11 om FuelEU straffavgifter står det att medlemsstaterna ska eftersträva att stödja att intäkterna från FuelEU avgifterna används för en snabb utbyggnad och användning av bland annat förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn. Därtill står det att medlemsstaterna senast 30 juni 2030 och därefter vart femte år ska offentliggöra en rapport om hur intäkterna från FuelEU avgifterna har använts under den femårsperiod som föregår varje rapport. Med tanke på hur artikel 23:11 är formulerad i förordning (EU) 2023/1805, föreslår Energimyndigheten att det i de föreslagna kompletterande bestämmelserna med lag och förordning tydliggörs hur Sverige ska kunna uppfylla kraven i artikel 23:11. Det kan i detta avseende vara relevant att titta på hur andra avgiftssystem

utformats gällande allokering av straffavgifter, för att åstadkomma ett så effektivt avgiftssystem som möjligt.

Exempelvis är utformningen av NOx-avgiftssystemet ett sådant system som kan utgöra ett exempel på system för allokering av straffavgifter. Inom NOx-avgiftssystemet utdelas straffavgifter för utsläpp av kväveoxider baserat på mängden utsläpp och sedan återbetalas medel i förhållande till hur låga utsläppen har varit i förhållande till mängden energi som har producerats. Därigenom kan aktörer som producerar energi med låga utsläpp dra fördel av systemet genom att tilldelas mer ekonomiska medel. Systemet främjar därigenom en god luftkvalitet.

Energimyndigheten vill framföra att det är viktigt att ifall straffavgifterna blir betydande storleksmässigt, bör avgifterna tydligt styras till infrastruktur, koldioxidsnåla fartygsbränslen och förbättrad fartygsteknik. Då uppnås en effektiv allokering av straffavgifterna och Sverige kan samtidigt uppfylla kraven i artikel 23:11 (FuelEU Maritime 2023/1805), samt främja omställningen till minskade utsläpp av växthusgaser inom sjöfartssektorn. Energimyndigheten föreslår därför att regeringen utreder eller på annat sätt arbetar med hur allokeringen av straffavgifter ska gå till.

### **Uppmärksamma kopplingen till AFIR avseende straffavgifter**

Energimyndigheten vill uppmärksamma att det finns en koppling till EU förordning 2023/1805, de kompletterande föreslagna bestämmelserna med lag och förordning och EU:s förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel 2023/1804 (AFIR). Detta följer av att FuelEU Maritime potentiellt kan bidra till uppfyllande av de krav som ställs på utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel inom AFIR. Vi förordar därför att arbetet och tillsynsarbetet utifrån de båda EU-lagstiftningarna beaktar kopplingen som finns mellan FuelEU Maritime och EU:s förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR). Särskilt värt att beakta är att allokeringen av straffavgifter från intäkterna av straffavgifter, bland annat går till investeringar i infrastruktur inom AFIR. Detta följer av att straffavgifter som enligt artikel 23:11 i EU-förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, ska eftersträva att användas till en snabb utbyggnad och användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfart inkluderat infrastruktur och innovativ teknik för fartygsflottan. Det kan därmed vara värt att tydliggöra denna koppling mellan EU förordningarna i de föreslagna bestämmelserna och eventuellt även beakta att vissa hamnar kan få större utmaningar att möta kraven i AFIR jämfört med andra hamnar.

Energimyndigheten bedömer att vid allokering av straffavgifter kan krav ställas att investeringar används till infrastruktur för att uppfylla krav för sjöfarten i AFIR, investeringar kan även gå till koldioxidsnåla bränslen och innovativ teknik till fartygsflottan (artikel 23:11 EU 2023/1805). Fördelningen vid allokering av medel mellan dessa områden kan göras efter faktiska behov.

Inom Energimyndighetens uppdrag att bistå med underlag och bedömningar så att Sverige kan uppfylla de skyldigheter som följer av EU-förordning 2023/1804 (AFIR), pågår arbete att ta fram ett utkast till handlingsprogram enligt artikel 14. En kartläggning av nuläge och framtida planer för landströmsförsörjning och infrastruktur för alternativa drivmedel i hamn pågår. Denna kartläggning kan bli ett underlag för den föreslagna utredningen om hur medel från straffavgifter ska allokeras.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Robert Andréén. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit ställföreträdande generaldirektören Caroline Asserup, biträdande avdelningschefen Sara Sundberg, chefsjuristen Rikard Janson samt enhetschefen Johan Karlhager. Föredragande har varit handläggaren Felix Fogelberg.

Robert Andréén

Felix Fogelberg