

Till: Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: anneli.giorgi@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE
(I2021-02043)

Stockholm 2021-08-27

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Remiss av EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

Svensk Sjöfart har mottagit ovan rubricerade betänkande och önskar yttra sig enligt nedan:

Den svenska sjöfartsnäringen är en mångfacetterad bransch med aktörer som verkar såväl lokalt, regionalt, nationellt och globalt med fartyg som varierar i storlek från mindre taxibåtar till flera hundra meter långa oceangående fartyg. Gemensamt för alla dessa fartyg är att de möjliggör effektiva transporter av passagerare och gods mellan världens kontinenter och länder såväl som nationellt mellan regioner, öar och i våra skärgårdar vilket är av avgörande betydelse för ett ökat välbefinnande i hela Sverige.

Idag är de stora hindren för att uppnå klimatmålen inte i första hand tekniska, istället handlar det snarare om tillgången på icke-fossila drivmedel och bränslen inklusive elektricitet, tillgången på väl fungerande finansiella instrument som möjliggör miljö- och klimatinvesteringar och en effektiv användning av ekonomiska styrmedel i form av skatter och avgifter som styr i rätt riktning.

Teknik för anpassning av fartyg för drift på icke-fossila drivmedel och bränslen såsom biogas, batterier, biodiesel, grön metanol m.m. existerar men med vissa begränsningar. Exempelvis är tillgängligheten av erforderliga volymer biodrivmedel och bränslen inte tillräckliga tillsammans med en generell avsaknad av relevant infrastruktur i hamnar för bunkring av dessa drivmedel och bränslen, inklusive elkraft, för att tillgodose sjöfartsnäringens behov, både inrikes och utrikes.

Därtill råder kapacitetsbrist för att koppla fartyg till landström vid hamnuppehåll samt för laddning av fartygs batterier ämnade för framdrift även där kraftnät existerar vilket i takt med en utökad elektrifiering av fartyg blivit ett uppenbart problem och därmed hämmar utvecklings- och investeringstakten inom detta område med resultatet att uppfyllnad av klimatmålen fördröjs.

Baserat på scenarios och antaganden över konsekvenser för den framtida utvecklingen inom svensk inrikes transportsektor betonar bland annat *Utfasningsutredningen* (SOU 2021:48) att en omfattande elektrifiering av främst vägtransporterna, minskad trafik samt satsning på ökad transporteffektivitet är nödvändigt samt frigör förnybara flytande och gasformiga drivmedel för användning inom flyg, sjöfart och andra tillämpningar där elektrifiering kan vara svårare att genomföra. Detta styrker nödvändigheten av en utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel och bränslen till sjöfart. Samtidigt pågår även elektrifiering inom sjöfarten, varför även hamnar behöver bygga ut kraftnätet samt att erforderligt effektuttag kan tillgodoses för att möta den ökande elektrifieringstakten inom sjöfarten.

Förslaget från EU-kommissionen vilket omfattar krav på hamnar att tillgodose landström för kajliggande fartyg från och med 2030 är därför välkommet. Förslaget omfattar dock endast containerfartyg, passagerarfartyg samt ro-pax (passagerarfartyg som även tar rullande gods). Givet fördelarna med landström gentemot produktion av elektricitet ombord i fartygsgeneratorer förordar vi att Sverige omgående verkar för att tillgodose landström även för andra fartygstyper än de som EU-kommissionen föreslår. I förlängningen kan man förvänta sig att EU-kommissionen kommer utöka kravet även för andra fartygstyper än de som omfattas av det aktuella förslaget och ur det hänseendet tillsammans med Sveriges högt satta klimatambitioner menar Svensk Sjöfart att Sveriges ambition bör vara att tillgodose landström för alla fartygstyper under hamnuppehåll samt för fartyg som använder batterier för framdrift.

Beträffande finansiering och kostnader associerade med elektrifiering anser Svensk Sjöfart det som principiellt rimligt att installationer ombord i fartygen bekostas av fartygsägaren och att hamnen, och/eller staten, löser finansiering och kostnad för elektrifieringen på landsidan. Dock är kostnaderna för elektrifiering av fartyg avsevärda i dagsläget kontra alternativen och vi ser därför behov av stöd för investering i sådan teknik, främst i det korta perspektivet, för att dels öka investeringstakten, dels åstadkomma de samhällsnyttor som minskade utsläpp i hamn medför för både klimat, miljö och folkhälsa snarast möjligt.

Stockholm som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson

Miljö- och Klimatansvarig