

Dnr: I2021/ 02042

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se,
med kopia till
anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Johan Laurell

johan.laurell@energigas.se

Stockholm den 27 augusti 2021

Remiss av EU-kommissionens förslag FuelEU Maritime

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerat förslag. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Infrastrukturdepartementets remiss den 15 juli 2021. Den korta svarstiden har dock inte möjliggjort en fullständig analys av förslaget, varför vi ber om att få återkomma med eventuellt mer detaljerade synpunkter i den fortsatta dialogen med Infrastrukturdepartementet. Vi förutsätter att departementet välkomnar en sådan fortsatt dialog.

Förslaget

FuelEU Maritime är en del av EU-kommissionens förslag till lagstiftningspaket "Fit for 55" som presenterades den 14 juli 2021. Syftet med FuelEU Maritime är att på ett konkurrens- och teknikneutralt vis öka efterfrågan på icke-fossila bränslen genom att införa obligatorisk reduktion av växthusgaser från fartyg överstigandes 5000 bruttoregister-ton (GT) enligt följande:

- 2 procent from 1 januari 2025
- 6 procent from 1 januari 2030
- 13 procent from 1 januari 2035
- 26 procent from 1 januari 2040
- 59 procent from 1 januari 2045
- 75 procent from 1 januari 2050

I FuelEU Maritime föreslås också att krav införs att använda landström från 2030 för passagerar- och containerfartyg.

De föreslagna kraven kommer att omfatta fartygsresor inom och mellan unionen samt 50 procent av resor till eller från unionen och tredje land. Fartygs uppehåll i EU-hamn är inkluderat i sin fullö.

Energigas Sveriges yttrande

Energigas Sverige anser att förslaget i grunden är väl utformat och ställer sig överlag positiva till förslaget. Vi anser också att den föreslagna reduktionstakten av växthusgaser förefaller rimlig givet EU:s uppsatta klimatmål.

Vi välkomnar tydliga regler och kravställningar eftersom det undanröjer tvivel och osäkerheter, och uppskattar att förslaget är utformat för att eftersträva teknikneutralitet med fokus på växthusgasintensitet.

Energigas Sverige har dock ett antal kommentarer och frågetecken som vi anser behöver omhändertas i kommande förhandlingar:

- Energigas Sverige anser generellt att vid beräkning av utsläpp av växthusgaser ska helheten tas i beaktande vid bedömning av klimat- och miljöpåverkan, inte bara utsläppen från fordonet, så kallad "tail-pipe". I kommissionens förslag framgår att ett "well-to-wake" (fri översättning: från källa till kölvatten) perspektiv ska tillämpas där även klimat- och miljöaspekter vid produktionen av drivmedlet ska ingå. Det tycker vi är positivt. Men att mot den bakgrunden ändå ange att emissioner från el (se Annex I) är noll blir då helt missvisande och i praktiken inte teknikneutralt. Det är viktigt att komma ihåg att över 40 procent av elen som produceras i EU varje år kommer från fossila bränslen. En emissionsfaktor på noll för emissioner från el är därför helt oacceptabelt.
- I förslaget till FuelEU Maritime hänvisar Kommissionen på flera ställen till andra direktiv som också är föremål för revidering inom ramen för lagstiftningspaketet "Fit for 55". Det innebär att konsekvenserna av FuelEU Maritime inte kan bedömas enskilt eftersom de är helt beroende av om och hur ändringar görs i andra direktiv, som till exempel Direktiv (EU) 2018/2001¹, förkortat Förnybartdirektivet. Bland annat kan nämnas:
 - I Kommissionens utkast hänvisas i definitionen av biogas till artikel 2, punkt 28 i Förnybartdirektivet. Enligt den definitionen innebär biogas gasformiga bränslen som framställs av biomassa. Det innebär att även andra gasformiga bränslen som framställs av biomassa än biometan, som till exempel biogasol, omfattas av definitionen. Det är viktigt att denna breda definition av biogas behålls även efter den pågående översynen av Förnybartdirektivet.
 - Även avseende beräkningen av emissionsfaktorer hänvisar Kommissionen i förslaget till Förnybarhetsdirektivet. Det är därför av största vikt att den pågående översynen av Förnybartdirektivet inte leder till ändrade metoder för beräkningarna av emissionsfaktorer som i sin tur skulle kunna leda till försämrade möjligheter för omställningen till förnybara bränslen i sjöfarten.
- Energigas Sverige anser att förslaget bör förtydligas avseende hur utsläpp från biodrivmedel beräknas. I förslaget Annex II, Tabell 1, kolumn 6, bör utsläppsfaktorerna korrigeras till beräkning i Förnybartdirektivet, det vill säga noll, alternativt en not (*) att utsläppen beräknas enligt Förnybartdirektivet.
- Vi bedömer att förslaget delvis straffar de rederier som tidigt investerat i miljömässigt bättre teknik eftersom de redan vidtagit åtgärder för växthusgasreduktion. Flera rederier har investerat i fartyg som drivs med flytande gas, där andelen biogas framöver bedöms öka, se nedan. Då avskrivningstiden på fartyg ofta är 30 år eller mer, medan det för exempelvis en tung lastbil är runt 7 år, bör detta tas hänsyn till i det fortsatta arbetet med förslaget.
- Då förslaget är en del i ett större lagstiftningspaket är det av stor vikt att förslaget koordineras mot övriga förslag. Några exempel är den pågående översynen av energiskattedirektivet (ETD) samt handeln med utsläppsrätter (EU ETS). Förutom dessa

¹ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor

har även infrastrukturdirektivet (AFID) och förnybarhetsdirektivet (RED) betydelse. Förslaget bör också förankras hos International Maritime Organisation (IMO).

Biogas

Energigas Sverige vill även speciellt lyfta vikten att stötta utvecklingen av inhemsk producerad biogas med följande:

Biogasen är avgörande för att nå Sveriges högt satta miljö- och klimatmål, och förtjänar att värderas därefter. Flera av varandra oberoende studier placerar biogas som drivmedel överst på listan över klimatprestanda. Våra matrester, avloppsvatten, kornas gödsel och andra restprodukter blir till förnybar energi, samtidigt som vi löser avfallsproblem och producerar biogödsel till ny ekologisk mat. Biogas är cirkulär ekonomi i praktiken.

Räknar man dessutom in biogasens övriga samhällsnyttor – som ökad försörjningstrygghet, reduktion av metangasutsläpp och lokal näringslivsutveckling på landsbygden – kan det tyckas självklart att biogas borde premieras i de politiska styrmedlen.

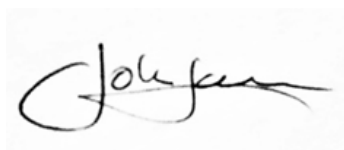
Utifrån ett EU-perspektiv bedöms tillgången på biogas (bio-LNG) öka kraftigt och den gödselbaserade biogasproduktionen för användning inom internationell sjöfart bedöms kunna öka från ca 2 procent 2030 till ca 5–6 procent 2050 enligt European Biogas Association, EBA.

Biogas är idag en viktig pusselbit i omställningen att nå EU:s klimat- och miljömål och den fortsatta utvecklingen bör därför stöttas.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Johan Laurell
Ansvarig Transporter