

## Yttrande angående EU Kommissionens förslag till ändring av direktiv 2009/16/EU Fuel EU Maritime

### Sammanfattning

Energimyndigheten välkomnar att EU-kommissionens har presenterat förslaget till lagstiftningspaket; Fit for 55.

Energimyndigheten anser att det övergripande styrmedlet för minskade koldioxidutsläpp bör vara att prissätta utsläppen. Sjöfarten har å andra sidan släpat efter andra områden vad gäller reglering, i stor utsträckning på grund av sin globala karaktär. FuelEU Maritime utgör därför ett välkommet initiativ på området för att understödja omställningen utöver EU ETS. Det behövs enligt Energimyndighetens åsikt ytterligare styrning inom området men med viss flexibilitet utgående från medlemsstaterna nuvarande förutsättningar.

Energimyndigheten anser att det är viktigt med en helhetssyn på lagstiftningspaketet och vill lyfta fram påverkan på energisystem i sin helhet och hållbar utveckling i ett brett perspektiv. Därav följer att en sammanhållen strategi där bedömning klimatpåverkan av olika åtgärder följer samma definitioner och riktlinjer.

### Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten ser positivt på ambitionen att reducera den negativa klimatpåverkan från transportsektorns energianvändning inom ett transportslag som präglas av begränsade egna möjligheter att ställa om under lönsamhet. Förslaget kan sannolikt även innebära vissa möjligheter för svensk industri.

**Övergripande synpunkter om lagstiftningspaketet Fit for 55**

Energimyndigheten anser att det huvudsakliga styrmedlet för att minska utsläpp av växthusgaser bör vara att prissätta utsläppen, vilket kan göras med hjälp av koldioxidskatter eller genom EU:s system med handel med utsläppsrätter. Det finns behov av annan styrning för att uppnå detta mål, men det finns också anledning till viss återhållsamhet med alltför detaljerad styrning på EU-nivå. En fungerande marknad som prissätter koldioxidutsläpp minskar behov av detaljstyrning och det finns risk för att en viss av nuvarande förslag har låg inverkan på det övergripande målet och istället kan försvåra/försena omställningen till ett klimatneutralt samhälle på grund av lägre kostnadseffektivitet. Detaljerad styrning tar inte heller alltid hänsyn till varierande förutsättningar hos olika medlemsstater.

Energimyndigheten noterar att EU-kommissionen inte tagit fram någon konsekvensanalys för Fit for 55 som helhet, utan separata analyser görs för varje lagstiftningsförslag. Det är svårt att bedöma helheten och vilken betydelse och påverkan de olika förslagen har i förhållande till varandra. Energimyndigheten uppmanar regeringen att sträva efter att ta ett helhetsgrepp under förhandlingsarbetet och att synka de olika förslagen med varandra. Det handlar också om påverkan på energisystemet i stort, exempelvis hur ökad elektrifiering och användning av vätgas kan göras på ett hållbart sätt, samt frågor om försörjningstrygghet.

Energimyndigheten bedömer att det är viktigt att undvika dubbelreglering. Det kan handla om krav som återfinns i flera rättsakter, samt även krav på rapportering och statistik. Detta för att undvika ökad administration och ökade kostnader.

**Specifika synpunkter på förslaget till ändring av direktiv (2009/16/EU) FuelEU Maritime**

I förslaget har fossil naturgas (LNG) en framträdande roll i korta perspektivet (övergångsbränsle) i både FuelEU Maritime (användning) och AFIR (infrastruktur). Energimyndigheten anser att det är tveksamt att motivera övergång till LNG enbart för den nytta denna kan göra i termer av fossil utfasning och för reduktion av partiklar, NOx och SOx. En framtida övergång till bio-LNG och /eller e-gas är en möjlighet, men råvaruresurserna och konkurrensen om el för dess produktion utgör ännu stora utmaningar som måste mötas med väsentligt högre prioritering av produktionsförutsättningarna inom området.

Mycket stora förhoppningar knyts i förslaget till vätgas och ammoniak i det något längre perspektivet trots begränsad kunskap om i vilken uträkning dessa bränslen har möjlighet att frigöra sig från sitt idag stora fossila avtryck. Energimyndigheten bedömer att potentialen att framställa dessa bränslen på ett fossilfritt sätt inte är så hög som det ges uttryck för i FuelEU Maritime och då framförallt till 2030. Både grön ammoniak och grön vätgas är i nuläget för sin tillverkning starkt beroende av förnybar el vilket enligt de flesta prognoser kommer att vara en mycket konkurrensutsatt resurs. Förutsättningarna för att producera gröna varianter av dessa drivmedel är dessutom beroende av framgångsrik teknisk forskning och utveckling inom området.

FuelEU Maritime innehåller förslag till höga krav på etablering av landström vid kaj. Energimyndigheten anser att Sverige har en i grunden god möjlighet att möta kraven på landström/laddström för Sjötransporter. Att försörja passagerarfartyg/kryssningsfartyg och längre fram i tiden även laddning av elektriskt drivna fartyg med landström, kan däremot bli en utmaning på platser som inte normalt har hög elförbrukning. Det är högst osäkert om marknaden har möjlighet bära kostnaden för en infrastruktur i vissa områden varför någon form av statligt stöd kan bli aktuellt för att stimulera utbyggnaden.

Inom förslaget FuelEU Maritime har emissionsfaktorn för el satts till noll vilket Energimyndigheten inte anser är en lämplig utgångspunkt. Värderingen av den el som används både vid kaj och för fartygsdrift bör spegla dess ursprung och GHG-gas påverkan vilken kan variera högst avsevärt.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Robert André. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningschefen Rémy Kolessar, chefsjuristen Rikard Janson samt enhetscheferna Peter Engdahl och Martina Högberg. Föredragande har varit handläggaren Magnus Henke.

Robert André

Magnus Henke