



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2021-08-26

Ärendenummer
NV-06007-21

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över EU-kommissionens förslag FuelEU Maritime (I2021/ 02042)

Sammanfattning

Naturvårdsverket välkomnar kommissionens arbete med "FuelEU Maritime" och tillstyrker förslaget inriktning med krav på minskade växthusgasutsläpp från drivmedel från flertalet fartyg som angör hamnar inom EU samt krav på elanslutning av vissa fartyg vid kaj.

Naturvårdsverket anser att det bör övervägas att höja ambitionsnivåerna men vid övervägandet behöver hänsyn tas till utvecklingen av övriga förslag som berör sjöfarten inom arbetet med "Fit for 55".

Naturvårdsverket finner att det är oklart om förslaget främjar naturgasdrift. Om så är fallet kan det på kortare sikt medföra ökade växthusgasutsläpp. Frågan kan behöva utredas mer ingående och förslaget inriktning i denna del kan behöva ses över.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Naturvårdsverket välkomnar kommissionens arbete inom "Fit for 55" för att begränsa sjöfartens växthusgasutsläpp. För att minska sjöfartens växthusgasutsläpp är prissättning, på fossilt bränsle eller på fartygens växthusgasutsläpp, ett centralt styrmedel. Prissättning främjar energibesparande åtgärder men gör även de dyrare förnybara drivmedlen mer konkurrenskraftiga.

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget inriktning med krav på minskade växthusgasutsläpp från drivmedel från flertalet fartyg som angör hamnar inom EU samt krav på elanslutning av vissa fartyg vid kaj. Det bör övervägas att höja ambitionsnivåerna men vid övervägandet behöver hänsyn tas till utvecklingen av övriga förslag som berör sjöfarten inom arbetet med "Fit for 55".

För att på förhållandevis kort tid, 10-30 år, kunna minska fartygstrafikens växthusgasutsläpp kraftigt kommer även krav på infasning av förnybara drivmedel behövas samt ökad anslutning till el eller annan lågemissionsteknik vid angöring i hamn. Detta senare för att även minska utsläppen av hälsovådliga luftföroreningar och buller.

Naturvårdsverket har endast gjort en översiktlig analys av förslaget och kan komma att lämna ytterligare synpunkter inom ramen för Naturvårdsverkets regeringsuppdrag Underlag för ökad klimatambition på EU-nivå (NV-00052-20).

Artikel 2 och 4

Naturvårdsverket stödjer att reglerna ska omfatta drivmedel till viss sjöfart mellan hamnar inom EU och hälften av den energi som använts till och från en hamn inom EU och en hamn utanför EU. Kravnivån på minskade växthusgasutsläpp (WtW, gCO₂e/MJ) från drivmedlet bör dock övervägas att ökas i närtid (t.ex. > 6 % år 2030, jmf 2020) eftersom kraven i närtid i viss grad kan nås med ökad användning av fossila bränslen med lägre kolinnehåll.

Artikel 4

Naturvårdsverket vill lyfta frågan om förslaget främjar infasning av naturgas. Om så är fallet finns underlag som visar att växthusgasutsläppen kan öka. Detta särskilt om man beaktar påverkan på växthusgaseffekten i ett kort perspektiv, t.ex. i ett 20 års-perspektiv (GWP20) men även för det normalt använda hundraårsperspektivet (GWP100)¹. I tabell 31 på sidan 126 i konsekvensanalysen anges Well-to-Wake emissionsfaktorer för koldioxidekvivalent per MJ för LNG som är omkring 15 % lägre än emissionsfaktorerna för marina oljor. Det är dock oklart om dessa angivna emissionsfaktorer har en koppling till anvisad beräkningsmetodik för emissionsfaktorer i Artikel 4. Om förslaget främjar naturgas för framdrift skulle ett alternativ kunna vara att förslaget vad gäller fartygens framdrift enbart reglerar minskad koldioxidintensitet via hållbara förnybara drivmedel och inte även via bränslen med lågt kolinnehåll. Ett annat alternativ skulle kunna vara att maximal metanavgång (metanslip) regleras för de fartyg som tillgodoräknar sig minskade utsläpp med gasdrift (LNG/LBG). Denna fråga behöver belysas mer och förslagets inriktning i denna del kan behöva ses över.

Artikel 5

Naturvårdsverket tillstyrker att krav på anslutning till ”landström”² av fartyg vid kaj prioriteras för containerfartyg och passagerarfartyg. Detta minskar utöver utsläpp av växthusgaser även utsläppen av hälsovådliga luftföroreningar och buller. Det bör övervägas att tidigarelägga införandet krav på elanslutning särskilt för passagerarfartyg som trafikerar en hamn regelbundet (> x ggr/v), före förslagets årtal på ikraftträdande (2030), samt även tiden (år 2035) för att få tillämpa vissa undantag (Artikel 5. 3 §, p (d) och (e)). På sikt bör fler fartygstyper omfattas av krav på elanslutning.

¹ The climate implications of using LNG as a marine fuel, [LNG as marine fuel, working paper-02_FINAL_20200416.pdf \(theicct.org\)](http://theicct.org/publications/lng-as-marine-fuel-working-paper-02-final-20200416.pdf)
VTI. Sammanfattning av projektet ”Morötter och piskor inom sjöfarten för att uppnå miljö kvalitetsmål”.
[VTI PM Sammanfattning av VTI notat 8A-23A-24A-2019 \(diva-portal.org\)](http://diva-portal.org/VTI-PM-Sammanfattning-av-VTI-notat-8A-23A-24A-2019)
Delunderlag till projekt ”Morötter och piskor”. VTI. Emission reductions and costs of abatement measures for air pollutants and greenhouse gases from shipping
<http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1420961/FULLTEXT03.pdf>
LIGHHOUSE REPORTS. Aftertreatment of methane slip from marine gas engines.
https://www.lighthouse.nu/sites/www.lighthouse.nu/files/fs12_2020_aftertreatment_of_methane_slip_from_marine_gas_engines.pdf

² on-shore power supply or zero-emission technologies

Naturvårdsverket noterar att det finns ett glapp mellan kraven på elanslutning av fartyg vid kaj i detta förslag och kraven på att tillhandahålla elanslutning i hamnar i förslaget om ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFID). I revideringen av AFID finns förslag på att hamnar inom TEN-T ska tillhandahålla landström för vissa anlöpande fartyg. Detta krav gäller inte för övriga hamnar. Det innebär att hamnar utanför TEN-T inte har ett krav på att kunna förse fartyg med landström men fartyg som anlöper dessa hamnar har ett krav på sig att använda landström (eller annan motsvarande teknik). Det är möjligt att det i praktiken inte blir ett problem då hamnarna troligtvis vill erbjuda landström av konkurrensskäl, men frågan bör ändå analyseras ytterligare så att effekterna av förslaget kan bedömas. Naturvårdsverket har inte granskat förslaget vad gäller övervakning, verifikationer, kontroll mm (Artikel 6 - 29).

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger efter föredragning av avdelningschefen Maria Ohlman.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschefen Gunilla Sallhed och handläggarna Per Andersson, Anna Karin Cederblad och Lisa Johansson.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Maria Ohlman

Kopia till:
m.registrator@regeringskansliet.se
anneli.giorgi@regeringskansliet.se