

Till: Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
andreas.kannesten@regeringskansliet.se
i.e.remissvar@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE
(Dnr: I2019-02474/E)

Stockholm 2020-04-27

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.

Remissyttrande på Biogasmarknadsutredningens betänkande Mer biogas! – För ett hållbart Sverige (SOU 2019:63)

Svensk Sjöfart har getts möjlighet att yttra sig på Biogasmarknadsutredningens betänkande och önskar framföra följande synpunkter.

Idag satsar många rederier på olika typer av alternativa bränslen och teknik/beteenden som ska reducera sjöfartens miljö- och klimatpåverkan. Svensk Sjöfart vill tydliggöra att framtidens bränslen för sjöfart ännu är under utveckling och stor osäkerhet råder om vad som kommer att bli ett hållbart bränsle i det långa loppet. Mot denna bakgrund ser vi Biogasutredningen som en viktig och välkommen del i läggandet av det större bränslepusslet för att nå än mer hållbara transporter. Biogas kan bli en viktig del men löser inte hela problematiken. Därför är det viktigt att denna utredning och dess förslag viktas samman med motsvarande utredningar och förhållningssätt inom andra framdriftslösningar såsom el/batterier, vätgas, ammoniak, vindkraft, metanol etc.

Svensk Sjöfart välkomnar Biogasmarknadsutredningen, dess analyser, kartläggning av biogasens nytta och de förslag på åtgärder som föreslås. Sjöfarten, både den svenska men även den internationella, står inför en massiv utmaning för att möta klimatmålen. För att möta klimatmålen arbetar sjöfarten med både tekniska och operationella åtgärder men det råder inga tvivel om att sjöfarten även behöver tillgång till stora kvantiteter förnybara bränslen, inklusive biogas. Flera av Svensk Sjöfarts medlemmar har därför ett intresse i att produktion och tillgänglighet av biogas för sjöfart ökar samt görs konkurrenskraftig snarast möjligt. Frågan om biogasens konkurrenskraft långsiktigt bör utredas vidare.

Utredningens förslag:

Följande kvalitativa mål införs: "Produktionen och användningen av biogas i Sverige ska på ett ändamålsenligt sätt bidra till att de av riksdagen beslutade energi- och klimatmålen uppnås samtidigt som den inhemska biogasproduktionens övriga samhällsnyttor tas tillvara."

Följande produktionsmål införs: "Sverige ska 2030 producera 10 TWh biogas. Av dessa ska 7 TWh biogas produceras genom rötning och 3 TWh biogas och andra förnybara gaser produceras från andra tekniker."

Svensk Sjöfart tillstyrker utredningens förslag men noterar att utredningen inte i nämnvärd omfattning inkluderar sjöfarten i det uppskattade behovet på kort sikt. Istället förväntar utredningen att sjöfarten först på lång sikt kommer efterfråga förnybar gas, inklusive biogas (se sidan 523). Svensk Sjöfart vill uppmärksamma att sjöfarten redan idag i viss omfattning efterfrågar förnybar gas, främst biogas, och att vi ser tendenser att efterfrågan förväntas öka betydligt redan på kort sikt. Den bakomliggande anledningen är främst det stadigt ökande antalet gasdrivna fartyg tillsammans med ökade kundkrav på hållbara transporter vilket för dessa fartyg innebär biogas, främst genom inblandning.

I dagsläget uppskattar Svensk Sjöfart att ett 30-tal gasdrivna fartyg av varierande storlek och fartygstyp mer eller mindre regelbundet trafikerar svenska hamnar och att dessa kommer öka med 50% inom en 5-årsperiod. En kvalificerad uppskattning är att av dessa fartyg kommer ungefär hälften utgöras av produkttankfartyg och den andra hälften av så kallade Färje/RoRo-fartyg vilka transporterar både rullande gods och passagerare.

Bränsleförbrukningen skiljer sig beroende på fartygstyp och storlek, men som exempel förbrukar LNG-drivna finlandsfärjan M/S Viking Grace ungefär 310 ton LNG/vecka, vilket motsvarar ett behov på cirka 250 GWh/år medan ett genomsnittligt svenskt produkttankfartyg har ett behov av cirka 2000 ton LNG (30 GWh) per år.

Det totala behovet av gas för dessa fartyg uppgår därmed till cirka 2.5 TWh. Flera av dessa fartyg bedriver inrikes sjöfart och inbegrips således i den svenska klimatlagen.

Enligt officiell statistik från Energimyndigheten förbrukade inrikes sjöfart 2 TWh år 2018 och baseras på fartygsrörelser mellan två svenska hamnar. Vilket typ av bränsle dessa fartyg drevs på framgår inte. Statistik på sjöfartens bränsleförbrukning har tidigare omgärdats med stor osäkerhet. Med anledning av detta har Svensk Sjöfart sedan en längre tid påtalat brister i statistiken och under vintern 2020 välkomnade vi ett förslag från Energimyndigheten att fartyg årligen föreskrivs att rapportera förbrukad mängd bränsle, inklusive LNG och biogas, se Energimyndighetens förslag till föreskrifter om uppgifter till energistatistik, diarienummer 2019-026739).

Utredningens förslag: *En förvätskningspremie införs på 10–15 öre/kWh. Premienivån bör inte vara beroende av antalet sökande.*

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget under förutsättning att andra alternativa bränslen/energikällor hanteras på motsvarande sätt. I princip är det uteslutande förvätskad gas som används i gasdrivna fartyg och således är en förutsättning för att biogasen skall kunna nyttjas av sjöfarten. Svensk Sjöfart delar även utredningens bedömning att biogas som förvätskas i en annan del av ett gasnät bör beviljas förvätskningspremie genom intyg eller certifikat och att det inte bör ställas krav på att rågas förvätskas redan vid produktions-anläggningen.

Utredningens förslag: *Biogasens befrielse från energi- och koldioxidskatt bör behållas även efter 2020. Regeringen bör så snart som möjligt ansöka om förlängning av nuvarande statsstödsgodkännande för en period av tio år.*

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget men vill stryka under att vi även i detta fall förutsätter att andra bränslen/energikällor med miljö-/klimatmässigt goda karaktäristika behandlas på motsvarande sätt. För sjöfartens del är biogasens fortsatta befrielse från energi- och koldioxidskatt av väsentlig vikt från två perspektiv, det ena är att stimulera biogasproduktion och det andra är att sjöfartsbränsle är skattebefriat enligt internationell praxis. Vi välkomnar därför att regeringen redan under remissperioden skickat in ansökan till EU-kommissionen om ett statsstödsgodkännande för befrielse från energi- och koldioxidskatt för biogas.

Utredningens förslag: *Ett biogasregister och/eller system för ursprungsgarantier för gas bör inrättas. Den bör samordnas med den unionsdatabas för att spåra drivmedel som kommissionen ska utveckla. Systemet behöver kunna användas tillsammans med krav om uppfyllande av hållbarhetskriterier. Regeringen bör ge Energimyndigheten de uppdrag som är nödvändiga för att så ska ske.*

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget. Avsaknaden av ett sådant register har resulterat i att fartyg som idag drivs på en blandning av LNG och LBG har svårigheter att tillgodoräkna sig biogasens lägre klimatpåverkan jämfört med fossil gas vid inrapportering av fartygens koldioxidutsläpp till exempelvis EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från fartyg (MRV). Svensk Sjöfart ser gärna att förslaget behandlas skyndsamt och önskar att det skall konstrueras för att kunna registrera andra bränslen med låg eller ingen klimatpåverkan.

Utredningens förslag: *Regeringen bör se över möjligheten att främja biogasanvändningen inom EU:s utsläppshandelssystem. Regeringen bör överväga om biogas som samdistribueras med naturgas ska kunna få emissionsfaktor noll inom utsläppshandeln genom avtal.*

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget att främja hållbara bränslen inom ramen för ETS och anser att emissionsfaktorerna ska sättas i relation till bränslenas faktiska påverkan. Det bör finnas utrymme att tilldela bränslen, med lägre påverkan än biogas, en lägre emissionsfaktor. Samtidigt som vi noterar att sjöfarten enligt EU:s Gröna Giv föreslås att införlivas i EU ETS. Svensk Sjöfart anser därför att det är ytterst relevant att biogasens och övriga gynnsamma bränslen fördelar tillgodoräknas i EU:s utsläppshandelssystem.

Utredningens bedömning: Utredningen ser positivt på att kommande krav på ökad insamling av bland annat matavfall kan öka tillgång till substrat som kan rötas till biogas.

Svensk Sjöfart instämmer i utredningens bedömning och att även matrester från fartyg i reguljär trafik på svenska hamnar i mån av möjlighet bör inkluderas.

Stockholm som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson

Miljö- och Klimatansvarig