



Förordning om förnybara bränslen för sjöfarten

2020/21:FPM140

Infrastrukturdepartementet

2021-09-01

Dokumentbeteckning

COM (2021) 562 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om användning av förnybara bränslen och bränslen med låga koldioxidutsläpp i sjöfart och ändring av direktiv 2009/16/EC

Sammanfattning

Förslaget till förordning innebär att det ställs krav på att minska växthusgasintensiteten från den energi som används ombord på fartyg som anlöper till, avgår från eller befinner sig i en hamn inom EU. För energi som används ombord på ett fartyg ska den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten underskrida ett särskilt angivet gränsvärde som beräknas utifrån ett referensvärde för flottans växthusgasintensitet. Förordningen föreslås tillämpas från den 1 januari 2025. Containerfartyg och passagerarfartyg som befinner sig i en EU-hamn måste från och med 1 januari 2030 ansluta sig till en landströmsanläggning och tillgodose hela sitt energibehov därifrån så länge fartyget befinner sig i hamn.

Regeringen ser positivt på att EU-kommissionen presenterar ett förslag som kan få positiva effekter på sjöfartens utsläpp av växthusgaser och skynda på övergången till hållbara förnybara drivmedel. Regeringen vill ha ett regelverk med hög klimatnytta som på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till uppsatta klimatmål och är så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer. Regeringen kommer att analysera förslaget i förhållande till den föreslagna utvidgningen av EU:s utsläppshandel till sjöfartssektorn och ändringarna av energiskattedirektivet.

1.1 Ärendets bakgrund

I december 2020 enades Europeiska rådet om att skärpa EU:s klimatmål till 2030 från minst 40 procent till minst 55 procent utsläppsminskningar jämfört med 1990. Det skärpta klimatmålet till 2030 är inskrivet i EU:s klimatlag. Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen ett förslag till EU-förordning med krav på användning av förnybara bränslen och bränslen med låga koldioxidutsläpp i sjöfart samt en ändring av direktiv 2009/16/EC. Förslaget är en del av lagstiftningspaketet för att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030, det s.k. Fit for 55-paketet.

1.2 Förslagets innehåll

Syftet med förslaget är att öka sjöfartens användning av förnybara bränslen och bränslen med låga koldioxidutsläpp utan att det skapas hinder som kan orsaka snedvridningar på den inre marknaden.

Förslaget innebär att det ställs krav på att minska växthusgasintensiteten från den energi som används ombord på fartyg som anlöper till, avgår från eller befinner sig i en hamn inom EU. Kraven på minskad växthusgasintensitet gäller alla fartyg över 5 000 brutto oavsett flaggstat. För en fartygsresa mellan två EU hamnar omfattas all energi som använts ombord på fartyget medan hälften av energin omfattas för ett fartyg som reser till eller från en EU hamn via hamn i tredje land.

För energi som används ombord på ett fartyg ska den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten underskrida ett särskilt angivet gränsvärde som beräknas utifrån ett referensvärde för flottans växthusgasintensitet. Referensvärdet ska bestämmas i ett senare skede av lagstiftningsprocessen och baseras på inrapporterade värden för 2020 enligt EU-förordning 2015/757 (MRV-förordningen). Begreppet flotta definieras heller inte i förslaget. Från den 1 januari 2025 ska ett fartygs årliga genomsnittliga växthusgasintensitet vara 2 procent lägre än referensvärdet. Kraven skärps stegvis vart femte år och växthusgasintensiteten hos ett enskilt fartyg ska 2050 vara 75 procent lägre än referensvärdet. Om ett fartyg inte lever upp till kraven kommer ägaren att åläggas böter och fartyget kan i förlängningen vägras tillträde till EU-hamnar eller beläggas med flaggstatsförbud. Om ett fartyg lever upp till kraven eller har betalat ålagda böter utfärdas ett fartygsspecifikt FuelEU certifikat. Bötesintäkterna kommer att tillföras EU:s innovationsfond.

Förslaget innehåller bestämmelser som gör det möjligt att spara förbättringar på ett fartyg som överträffar de angivna gränserna för minskad växthusgasintensitet till nästkommande referensperiod. Det är också möjligt att balansera ett underskott för ett fartyg genom att låna av ett överskott från samma fartyg kommande referensperiod. Förslaget öppnar också för att flera

fartyg kan gå samman i en pool för att uppfylla kraven på minskad växthusgasintensitet.

2020/21:FPM140

Containerfartyg och passagerarfartyg som befinner sig i en EU-hamn måste från och med 1 januari 2030 ansluta sig till en landströmsanläggning och tillgodose hela sitt energibehov därifrån så länge fartyget befinner sig i hamn. Kravet gäller inte vid korta anlöp, under två timmar, och heller inte för nollutsläppsfartyg.

Det föreslås att förordningen ska tillämpas från den 1 januari 2025.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Förslaget innebär en ny reglering och fortsatta analyser behövs för att bedöma vilka författningsändringar som kan bli aktuella med anledning av förslaget till EU-förordning. När det gäller kravet för vissa fartyg att ansluta sig till en landströmsanläggning så tillämpar Sverige sedan 2011 en nedsatt energiskattesats för el som förbrukas i fartyg i hamn (landström). Den lägre skatten, på 0,5 öre/kWh, begränsas till fartyg som används för yrkesmässig sjöfart och har en bruttodräktighet om minst 400 och spänningen på den landström som överförs till fartyget är minst 380 volt. Sverige fick 2020 en ansökan om förlängd skattenedsättning fram till och med 2023 godkänd av rådet.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Enligt kommissionen kommer förslaget endast att ha begränsade budgetära konsekvenser på nationella myndigheter eftersom tillsyn av efterlevnaden kommer att utföras av tredjepartsorgan s.k. kontrollör och baseras på befintliga system. Kommissionen ser heller inget behov av utökade hamnstatskontroller.

Eventuella utgifter som förslaget medför för statens budget ska finansieras inom berört utgiftsområdes befintliga ekonomiska ramar.

Förslaget bedöms minska de genomsnittliga utsläppen av växthusgaser från de fartyg som omfattas med åtminstone ca 7 procent fram till 2030 och med ca 75 procent fram till 2050 jämfört med de genomsnittliga utsläppen 2015. Även utsläppen av luftföroreningar kommer att minska.

Rederierna kommer att få bära huvuddelen av kostnaderna för förslaget. Enligt kommissionen bedöms de totala kostnaderna fram till 2050 uppgå till 89,7 miljarder euro, varav 25,8 miljarder är kapitalkostnader och 63,9 miljarder är ökade bränslekostnader. De samlade administrativa kostnaderna för rederierna på grund av datainsamling, verifikationer och årliga rapporteringar bedöms uppgå till 521,7 miljoner euro under samma period. Hamnarnas totala kostnader för infrastruktur bedöms uppgå till 5,7 miljarder euro fram till 2050. (Alla kostnader uttryckta i konstanta priser i 2015 års

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen ser positivt på att EU-kommissionen presenterar ett förslag som kan få positiva effekter på sjöfartens utsläpp av växthusgaser och skynda på övergången till hållbara förnybara drivmedel. Regeringen kommer att analysera förslaget i förhållande till den föreslagna utvidgningen av EU:s utsläppshandel till sjöfartssektorn och ändringarna av energiskattedirektivet.

Regeringen vill ha ett regelverk med hög klimatnytta som på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till uppsatta klimatmål och är så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer. Regeringen avser verka för att reglerna som avgör om ett bränsle är hållbart fortsatt regleras i förnybartdirektivet. För regeringen är det viktigt att förslaget inte missgynna redare som redan vidtagit åtgärder för att minska sina fartygs klimatpåverkan. Regeringen avser därför noga analysera de delar av förslaget som rör referensvärden och gränsvärden för växthusgasintensitet och hur de påverkar dessa redare.

Eventuella finansieringsbehov relaterade till EU-budgeten bör tillgodoses genom omprioriteringar eller utgiftsminskningar inom andra områden.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Andra medlemsstaters ståndpunkter är ännu inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) har remitterat förslaget till förordning med svarsdatum senast den 27 augusti 2021.

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Beslut fattas av rådet med kvalificerad majoritet efter ordinarie lagstiftningsförfarande med Europaparlamentet enligt artikel 294 EUF-fördraget.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen konstaterar i sin subsidiaritetsbedömning att sjöfarten i grunden är internationell till sin natur. Sjöfartens internationella dimension kräver därför insatser på EU-nivå för att undvika ett lapptäcke av nationella åtgärder och en fragmenterad marknad. Åtgärder på EU-nivå kan dessutom inspirera andra länder och bana väg för åtgärder på global nivå. Kommissionen anser vidare att förslaget skapar de skalfördelar som är nödvändiga för att kunna introducera förnybara bränslen och bränslen med låga utsläpp i sjöfarten. En åtgärd på EU-nivå säkerställer också att aktörerna i sjöfartsbranschen får lika konkurrensvillkor. Kommissionen anser därför att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen

Regeringen delar kommissionens bedömning att förslaget är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Behandlingen i rådet kommer att inledas under det slovenska ordförandeskapet hösten 2021.

4.2 Fackuttryck/termer