



Stockholms Stadshus AB
Dnr SSAB: 2021/116
Dnr SH: 2021/561

Yttrande över betänkande av Utfasningsutredningen (SOU 2021:48)

Stockholms Hamnar har tagit del av betänkande av Utfasningsutredningen (*I en värld som ställer om, Sverige utan fossila drivmedel 2040*) och lämnar här sina synpunkter.

Stockholms Hamnars synpunkter

Utredningens uppgift är att analysera hur och hur snabbt en utfasning av fossila drivmedel kan ske i Sverige. Stockholms Hamnar instämmer i uppfattningen att det är mycket angeläget att utan dröjsmål minska användningen av fossila drivmedel och att kraftfulla åtgärder behöver vidtas för detta.

Betänkandet föreslår att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast år 2040. Det är en rimlig ambitionsnivå enligt Stockholms Hamnar, med utgångspunkt i Sveriges långsiktiga klimatmål att ha noll nettoutsläpp senast år 2045. Sjöfart och hamnverksamhet ska självklart vara en del i detta arbete.

Stockholms Hamnar delar utredningens bedömning att utfasningen ska ske på ett hållbart och kostnadseffektivt sätt genom en kombination av åtgärder, såsom elektrifiering, ett mer transporteffektivt samhälle och en övergång till hållbara förnybara drivmedel. Olika transportslag har olika förutsättningar och sannolikt bör vägtransporterna elektrifieras så långt möjligt för att frigöra förnybara flytande och gasformiga drivmedel för bland annat arbetsmaskiner och sjöfart. Det bör också poängteras att en överflytt av godstransporter från lastbil till sjöfart är avgörande för att öka transporteffektiviteten och minska klimatpåverkan från transportsektorn.

Sjöfarten är till stora delar av internationell karaktär. Både på IMO-nivå och inom EU sätts mål upp och åtgärder vidtas för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan. Inom EU finns flera förslag på regleringar som berör sjöfart och hamnverksamhet, bland annat initiativet FuelEU Maritime, en ändring av direktivet (2014/94/EU) om utbyggnad



av infrastrukturen för alternativa bränslen och att sjöfarten ska omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Stockholms Hamnar vill betona betydelsen av internationella regleringar för att uppnå störst effekt för en minskad miljö- och klimatpåverkan från sjöfarten, men ser det som rimligt att även nationella regleringar införs som komplement, avseende till exempel fartyg som storleksmässigt (< 5 000 GT) inte omfattas av de internationella reglerna och för att Sverige ska kunna gå före och ha en högre ambitionsnivå.

Utredningens förslag gällande bland annat beskattning/koldioxidprissättning på fossilt marint bränsle och att bränslet ska ingå i reduktionsplikten skulle kunna vara möjliga åtgärder att vidta. Det är dock viktigt att regleringar som införs inte leder till en ojämlik situation för olika transportslag eller snedvrider konkurrensen mellan inhemsk och utländsk sjöfart.

Utredningen tar även upp behovet av stöd för elanslutning och laddning i hamn. Ökad anslutning av fartyg till landel vid kaj är i dagsläget den mest verkningsfulla åtgärden för att minska fartygens utsläpp till luft inom hamnområdena. Stockholms Hamnar arbetar systematiskt med investeringar i infrastruktur för elanslutning vid kajer där det bedöms göra mest nytta utifrån kundbehov och ge den mest kostnadseffektiva minskningen av utsläpp, men investeringarna är kostsamma. Riktat stöd till dessa åtgärder välkomnas därför av Stockholms Hamnar som har målsättningen att uppnå nollutsläpp från sjöfarten inom hamnområdena till senast år 2040. För att också uppnå en utsläppsfri hamnplan är stöd för innovationsprojekt för arbetsfordon med nollutsläpp värdefullt. Förslaget med nedsatt energiskatt på landström för mindre fartyg är positivt.

Färjeförbindelsen mellan Gotland och fastlandet är Gotlands landsväg över havet. Cirka 80 % av resorna till och från Gotland görs med färjorna och även en stor del av godset transporteras på färjorna.

Utredningens förslag, att de fossila bränslena i det närmaste helt ska fasas ut för den upphandlade Gotlandstrafiken för ny upphandlingsperiod från och med 2027, är högt ställt. Gotlandstrafiken utgör dock en stor andel av den inrikes sjöfarten och de åtgärder som vidtas för denna trafik får stor inverkan på miljö/klimatpåverkan. Svårigheter finns angående till exempel tillgång på icke-fossilt bränsle i tillräcklig omfattning, men sannolikt finns möjligheter att uppnå utredningens ambition. Stockholms Hamnar anser dock att de viktiga klimatmålen ställs i relation till servicegrad och kostnadsbild så att det blir möjligt att göra en avvägning mellan olika målbilder.



Stockholms Hamnars hamn i Nynäshamn är utgångspunkt för sjötrafiken mellan Gotland och fastlandet. Fördelar med Nynäshamns hamn är kort insegling, bra förutsättningar för infrastruktur för alternativa bränslen och elanslutningsmöjligheter vid kaj. För Stockholms Hamnar är det angeläget att kunna anpassa infrastrukturen i hamnen efter tonnaget. Vi ser därför vikt av tydliga planeringsförutsättningar och långa planeringshorisonter.

Detta svar har inte behandlats av Stockholms Hamn AB:s styrelse.

Sverker Henriksson
Chef Strategi & Utveckling, Stockholms Hamn AB