

A 1771/tillväxt**Behandles i** Udvalget for Vækst og Udvikling i Norden

Udvalget for Vækst og Udvikling i Nordens betænkning over

**Medlemsforslag
om elektrifisering av sjöfart och terminaler****Forslag**

Udvalget for Vækst og Udvikling i Norden föreslår att

Nordiska rådet rekommenderar Nordiska ministerrådet

att öppna en dialog mellan de nordiska länderna samt alla Östersjöstaterna om en gemensam standard för elektrifisering av hamnarna i regionen samt om en skyldighet till fartygen om att använda landström och ge tillgång till laddström samt utveckla infrastruktur för utsläppsfria energibärare (som vätgas och ammoniak).

att jobba för att Norden skulle ha en gemensam vilja om att minska utsläpp i hamnar (och till sjöss, exempelvis gällande tanktömning till havs).

att jobba för att utveckla ett gemensamt miljöindex för sjöfart, (särskilt vad gäller kusttrafik och på kortare distanser), och att Norden harmoniserar miljöprofilen för avgifterna i hamnarna, (så att miljövänliga fartyg gynnas).

Baggrund

Sjöfarten har goda möjligheter att växa snabbt eftersom det i princip inte behövs en ny infrastruktur. Vattnet ligger redan där och de Nordiska länderna har långa kuster samtidigt som de inre vattenvägarna i länderna kan utnyttjas allt mer. Norden har goda förutsättningar att utveckla fossilfria godstransportlösningar som samverkar med varandra och tillsammans stärker hela regionens konkurrenskraft. Norden är en stor global aktör inom sjöfarten, cirka 20 procent av sjötransportflottan i världen ägs av nordiska rederier. Nordiska länderna har därför ett särskilt ansvar och vi bör vara i spetsen för att utveckla mer energieffektiv sjöfart med mindre utsläpp. Vill vi göra allvar av våra ambitioner att minska utsläppen i Norden, så är transportsektorn, och däribland sjöfarten, det enskilt största och viktigaste området att satsa på.

Att ställa särskild miljökrav i nordiska hamnar kan både avskräcka vissa rederier från att anlöpa nordiska hamnar, men det kan även vara en konkurrensfördel för transportörer som önskar möta en mer miljömedveten marknad. Det är därför viktigt att ut-



veckla ett gemensamt miljöindex som bygger på rätt mätbara variabler, och som uppfattas som transparent och rättvist i sig, och med miljökrav som alla med rätt vilja har möjlighet att leva upp till. Ett sådant nordiskt miljöindex kunde bli en förebild och ligga till grund för motsvarande miljöindex på EU och internationell nivå.

Avstånden mellan hamnarna i Östersjöregionen samt i allmänhet i Norden är korta. Teknologin har framskridit med snabb takt och elmotorer och laddningsstationer blir allt vanligare. Mycket har också redan gjorts, till exempel hamnarnas landanslutningar och erbjudande om miljörabatter för redare som väljer de hållbara alternativen.

I Sverige mellan Helsingborg och Helsingör trafikerar elfärjorna Aurora och Tycho Brahe och i Stockholms skärgård trafikeras av SjöVägen och av Movitz. Norges fiskeindustri förbrukar årligen 400 miljoner liter diesel, men med hjälp av elektrifiering kan förbrukningen reduceras med 80 procent. Ett exempel på detta är den 14 meter långa fiskebåten Elfrida som är helt eldriven. Båten kräver en daglig resa på 50 minuter och batterierna laddas på natten. Norge har också utvecklat den första elektriska färjan "Amper", som förutom att minska utsläppen är 80 procent billigare i drift. Finska Visedo OY har tagit fram ett 100 ton tungt och 23 meter långt passagerarfartyg med elektrisk drivlina, som sägs spara 25 000 liter bränsle varje år. Även Venedigs båtar elektrifieras. Den 15 meter långa och helt eldrivna båten "Scossa" kan transportera 40 passagerare med hjälp av en 180 kW elmotor och i Frankrike utvecklar företaget Seabubbles sina första prototyper av eldrivna taxibåtar.

Det ekonomiska risktagandet och laddningshastigheten är ett par utmaningar som elektrifieringen av sjöfarten står inför, enligt en ny Lighthouse-förstudie med rubriken Elektrifiering av sjöfarten - en nulägesbeskrivning av teknik och marknadsläge inom maritim elektrifiering och analys av behov och möjligheter för elektrifiering inom sjöfarten:

http://www.lighthouse.nu/sites/www.lighthouse.nu/files/elektrifiering_webb.pdf

Tillhandahållandet av landström och skyldigheten att använda den kommer att ge två fördelar:

- 1) Minska fartygens behov att använda sina hjälpmotorer i hamnen. Detta minskar inte bara förbrukningen av fossilt bränsle, det kommer också att medföra betydande fördelar för att förbättra luftkvaliteten i närheten av hamnarna. Användningen av fartygs hjälpmotorer medför att ett stort antal föroreningar släpps ut i luften.
- 2) Fartygen har möjlighet att ladda sina batterier innan de lämnar hamnen. Fördelarna med detta är fortfarande måttliga på grund av storleken av nuvarande batterier, men när batteripriset sjunker tar man antagligen i bruk allt större batterier i fartygen.



Skyldigheten om att använda landström kan successivt utvidgas till fler och olika typer av fartyg, till exempel i följande ordning:

- 1) regelbunden linjetrafik när fartyget stannar i hamn i mer än 4 timmar
- 2) Internationella kryssningsfartyg som stannar i hamn i mer än 4 timmar
- 3) All passagerartransport (vanlig linjetrafik och internationella kryssningsfartyg)
- 4) Frakt

Regelbundna linjetjänster samt internationella kryssningsfartyg använder vanligtvis hamnar som ligger nära stadscentrum. Luftkvaliteten kan förbättras märkvärdigt i dessa områden genom elektrifierade hamnar och fartyg. En gemensam standard för elektrifieringen av hamnarna gör det möjligt för fartygen att satsa på landbaserad mottagningsutrustning.

Udvalgets synpunkter

Utskottet behandlade det ursprungliga, Socialdemokratiska, medlemsförslaget, på sitt möte i Helsingfors, den 3 september 2019, varvid följande synpunkter framfördes. Dessa synpunkter har nu beaktats/inarbetats i detta betänkande:

Mittengruppen menade att den ursprungliga, tredje att-satsen "att jobba för att utveckla ett gemensamt miljöindex för sjöfart och att Norden harmoniserar miljöprofilen för avgifterna i hamnarna", behövde utvecklas ytterligare, bland annat i förhållande till räckvidd. Mittengruppen tyckte även att förslaget borde adressera problematiken kring stora fartygs tanktömning ute till havs, och inte bara inne i hamnar. Gruppen önskade också vara försiktig med användandet av tvingande standarder. Konservativa gruppen å andra sidan, tyckte att förslaget borde fokusera på eldrift ut ur hamn, snarare än ute på havet. Socialdemokraterna förtydligade att förslaget syftar på differentieringen av avgifter efter miljövänlighet och inte något annat.

På sitt möte i Stockholm, den 30 oktober, framfördes ytterligare synpunkter: Från Framskrittpartiet framfördes att det i arbetet med ett nordiskt miljöindex även är viktigt att få med sådana frågor som rengöring av skeppsskrov för att minska utsläppen under färd, samt att man arbetar med att motverka att främmande organismer förs från hamn till hamn över haven. Mittengruppen och den Konservativa gruppen framförde farhågor om att egna nordiska miljökrav, som upplevs som (ekonomiskt) betungande för vissa redare, kan leda till att man väljer bort nordiska hamnar. Nordisk Grön Vänster såg även hårdare krav som en potentiell konkurrensfördel för Norden. Socialdemokratiska gruppen vill betona att det viktiga är att ha ett index som gör att man lätt kan jämföra uppfyllandet av olika miljökrav, hamnar emellan, samt att en gemensam nordisk standard/miljöindex kan ligga till grund för och spridas till EU och internationell när det väl är på plats och beprövat. Det poängterades även att transportsektorn är det enskilt viktigaste området att satsa på om man önskar motverka klimathotet.



För att få ytterligare klarhet kopplat till medlemmarnas inkomna synpunkter, i förhållande till medlemsförslaget inför utskottets betänkande, beslutade utskottet att bjuda in relevanta aktörer från den privata sektorn till Utskottets sommarmöte den 28 juni 2022.

Jan Hanses, VD för Viking line och Mats Björkendahl, Specialsakkunnig i miljö och fartygsteknik på Rederierna i Finland redogjorde främst för medlemsförslagets förutsättningar gällande elektrifiering av sjöfart och terminaler utifrån sjönäringen i Östersjön och då särskilt mellan Finland - Sverige. Man menade bland annat utifrån dagens aktuella teknikutveckling av eldrivna fartyg att det inte finns möjlighet att få ekonomisk bärkraft för sjönäringen då avståndet Finland – Sverige är för långt för att kunna upprätthålla tidplanen då fartygens hastigheter reduceras och dessutom måste ligga till i hamn under längre tid för att få fartygen uppladdade. Det betyder att man rent logistiskt inte kan följa de transporttider som kunderna, passagerare och godstrafiken, önskar. Dessutom är batterier fortfarande så pass stora att de upptar en väsentlig del utav lastutrymmena. När det gäller uppladdning av batterier är förutsättningarna betydligt svårare att få långvarig verkan av, främst under vintertid, då batterierna laddas ur snabbare i nordligare och kallare breddgrader.

Viking Line använder redan idag landström när fartygen ankommer, lägger till och avgår från hamn. Sjönäringen är idag hårt drabbad och många av de större fartygen i Östersjön har avvecklats då det är svårt att få ekonomisk bärkraft. Man menar att för att få tillstånd en grön omställning för en hållbar ekonomisk sjöfart måste länderna bidra till att understödja omställningsfasen.

Reykjavik den 7 september 2022

Anders Eriksson (ÅF)

Freddy André Øvstegård (SV)

Jaspar Langgaard (sb)

Karianne B. Bråthen (A)

Liv Kari Eskeland (H)

Maria Strömkvist (S)

Marius Arion Nilsen (FrP)

Ola Johansson (C)

Orri Páll Jóhannsson (VG)

Paula Werning (sd)

Per Olav Tyldum (Sp)

Sofia Westergren (M)

Stein Erik Lauvås (A)

Vilhelm Junnila (saf)