

Sveriges riksdag, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet,

Vi i styrelsen för Skärgårdsredarna tillskriver härmed Landsbygds- och infrastrukturdepartementet på uppdrag av våra cirka 110 medlemsrederier ("**medlemsrederierna**"). Vår ambition med skrivelsen är att fästa departementets uppmärksamhet på frågan om den svenska inrikesflottans möjligheter för övergång till batteridrift på möjliga sträckor och de problem som råder med att få en övergång godkänd av Transportstyrelsen ("**TS**").

Introduktion och sammanfattning

Att minska koldioxidutsläppen från den svenska sjöfarten samt göra den mer miljövänlig är mycket angeläget. Som ett led i detta har TS angivit att batteri- och hybriddrivna fartyg "går i linje med regeringens transportpolitiska mål" (Transportstyrelsen 2023 s. 3 ("**Bilaga [A]**")). Att ställa om fartyg från diesel till batteridrift ("**batteri-omställningen**") minskar både utsläppen och förlänger fartygens livslängd.

Inom inrikessjöfarten, där våra medlemsrederier verkar, finns en enorm potential till batteriomställning. Denna potential stämmer överens med motsvarande vilja hos medlemsrederierna. Vi vill vara drivande i framtidens miljövänliga näringsliv. Det finns dock ett stort hinder; processen för att få en batteriomställning godkänd av TS. Medlemsrederiernas syn på processen kan sammanfattas med tre ord lånade från Trafikanalys: "krångligt, dyrt och osäkert" (Trafikanalys 2022, s. 22; se även s. 67 ("**Bilaga [B]**")).

För att batteriomställningar ska vara kommersiellt möjliga, krävs att godkännandeprocessen förenklas och förtydligas. Detta kräver gemensamma ansträngningar från både TS och oss, men även offentliga satsningar. Nuvarande situation, där samtliga utvecklingskostnader läggs på redaren, är inte gångbar. Sjöfartens miljöanpassning medför utmaningar och det borde vara ett delat ansvar att hantera dessa effektivt och säkert.

Hur det ser ut i nuläget

I nuläget när en redare önskar ställa om ett fartyg till batteridrift, har redaren en långdragen, dyr och osäker process framför sig. För att få en batteriomställning godkänd finns *mycket förenklat* tre vägar: Att vända sig till ett klassningssällskap. Att använda av klassificeringssällskap typgodkända batterier. Att göra en fullständig riskanalys.

Att vända sig till ett klassningssällskap är av ekonomiska skäl inte ett alternativ för majoriteten av medlemsrederierna. Merparten av våra medlemmars fartyg tillhör ingen klass. I praktiken är TS våra medlemmars klass, vilket medför att kostnaden för att vända sig till ett klassningssällskap är ohållbar för majoriteten. Klassningssällskapets verksamhet är inte anpassad för våra medlemsrederier. Att förespråka marinklassade batterier blir, för våra medlemmar, tre gånger dyrare än att använda andra batterialternativ, som efter en riskanalys, lika säkra alternativ.

Ovanstående leder till att dessa vägar, förutom i undantagsfall, är otillgängliga för medlemsrederierna. Kostnaderna sätter effektivt stopp för mindre fartygs batteriomställningar; varken klassningssällskap eller marinklassade batterier är reella alternativ för majoriteten av inrikessjöfarten. En fullständig riskanalys måste vara ett gångbart alternativ för att inte i praktiken sätta stopp för en storskalig miljöanpassning av inrikesflottan.

Problemet med riskanalys

Det svenska regelverket för nationell sjötrafik är funktionsbaserat. Det innebär att det inte ställs krav på *hur* en batteriomställning ska ske utan i stället ställs krav på *vad* som ska uppnås. Vi har inga

invändningar mot vad som ska uppnås; en säker sjöfart. Medlemsrederierna står bakom Sveriges högt ställda säkerhetskrav och är stolta över säkerheten i fartygen. Vi är eniga med Trafikanalys avseende problematiken med det nuvarande regelverket gällande batteriomställningar.

”... Projekt som är först ut kommer ofrånkomligen att drabbas av högre kostnader än de som använder konventionell teknik. Inte bara för att tekniken i sig är dyrare utan för att processen är mer komplex. Det är därför viktigt att underlätta för föregångare inom området.

Vid det större teknikskifte som analyseras i denna rapport, elektrifiering av sjöfart, har det i vissa fall emellertid visat sig innebära svårigheter, osäkerheter och särskilda kostnader för dem som går i utvecklingens frontlinje. Problem har framför allt uppstått vid konvertering av befintliga fartyg till eldrift eftersom det vid konverteringar är svårare att applicera och följa särskilda regler jämfört med vid nybyggnation. För i första hand mindre fartyg eller rederier är även kostnaden av att vända sig till ett klassningssällskap betydande.

Vid alternativet att använda jämförande analys eller riskanalys, till skillnad mot ett sammanhållet regelverk eller standard, har svårigheter uppstått att bedöma vilka lösningar klassningssällskap eller Transportstyrelsen kan komma att godkänna. En lösning som en gång blivit godkänd blir inte nödvändigtvis godkänd nästa gång då mer fakta och kunskap finns tillgänglig.

En del i problemet är att samtliga aktörer, naturligt nog, initialt har begränsad kompetens inom området och att de successivt lär sig mer om risker och möjligheter.” (Trafikanalys 2022, s. 66. Våra understrykningar).

Självklart är det bra att TS inte godkänner riskanalyser som inte uppfyller uppställda säkerhetskrav. Det problematiska är, enligt medlemsrederiernas erfarenhet, bristande respons hos TS, kring vad eller vilka brister som behövs för att uppnå säkerhetskrav. TS saknar i stort den kunskap och de resurser som behövs för att tillsammans med oss och redare arbeta för en miljövänligare sjöfart. Enligt TS själva ”*hamnar [det] på redarnas bord att visa att utrustningen uppfyller föreskrifterna*” (Sjöfartstidningen NR 09, 23 september 2022 ”Bakslaget för batteridriften”). Om varken regelverket, TS eller tidigare godkända omställningar anger hur omställningen ska gå till, så hamnar samtliga kostnader och alla osäkerheter på redarna. Trafikanalys sammanfattar effekterna väl i sin rapport:

”De svårigheter, kostnader och osäkerheter i godkännandeprocessen som drabbar föregångare inom ny teknik hämmar utveckling och implementering av elfartyg.” (Trafikanalys 2022, s. 67)

Som indikerats ovan beror osäkerheten i mångt och mycket på dels bristande riktlinjer vad det gäller batteriomställning samt dels bristande vägledning från TS. Utan möjligheten till samarbete eller vägledning från TS så famlar våra medlemsrederier i mörkret. De oförutsägbara och ökade kostnaderna, samt tidsramarna, till följd av detta, innebär i praktiken ett effektivt, men högst ofrivilligt, stopp för önskade batteriomställningar.

Att TS under 2023 kommit med nya riktlinjer ”Transportstyrelsens riktlinjer för elektrifiering av fartyg” och bättre processbeskrivningar är såklart positivt, men våra medlemsrederier är eniga – problemet kvarstår. Det kan till exempel nämnas att de detaljerade riktlinjerna enbart gäller om marinklassade batterier används (Transportstyrelsen 2023, avsnitt 4.3.2., se även 6.4 och 6.12). Utöver detta så är visserligen riktlinjer på skruv- och mutternivå något vi ställer oss positiva till, men det är inte en definitiv lösning. Det krävs fortfarande kunskap och resurser hos TS för att vägleda rederierna samt hålla riktlinjerna uppdaterade (Trafikanalys 2022 s. 66).

Vägar framåt för att lösa problemet

Efter att ha efterforskat samt varit på studiebesök i Norge anser vi att Norge på vissa punkter kan fungera vägledande för del av vår sjöfart som lämpar sig för batteriomställning; Norge är världsledande på området. I Norge har det funnits ett nära samarbete mellan klassen, Sjöfartsdirektoratet och redarna. Till skillnad från i Sverige – där allt ansvar lagts på redarna – så har Norge haft ett aktivt samarbete mellan den offentliga och den privata sektorn. I instruktioner från Sjöfartsdirektoratet framgår att den privata och offentliga sektorn ska *samverka* för att påskynda det gröna skiftet. Vidare har direktoratet som mål att bland annat möta näringslivets behov som följd av den gröna omställningen och vidareutveckla teknisk, maritim och juridisk kunskap relaterad till klimat- och miljövänliga lösningar (Sjöfartsdirektoratet 2023, s. 2 ff. (**Bilaga [C]**)).

Hade TS fått ett liknande uppdrag är vår uppfattning att det löst många av problemen som våra medlemsrederier upplever. Av samma uppfattning är Trafikanalys, som föreslår att TS ska ges i uppdrag att *"vidta åtgärder som underlättar processen för certifiering av nya lösningar kopplade till elektrifierad sjöfart"* (Trafikanalys 2022 s. 66 f.). Vi ska göra vår inrikesjöfart både miljövänlig och säker i samverkan.

Detta kommer såklart kräva resurser, men som Trafikanalys påpekat bör dessa kostnader inte läggas på våra medlemsrederier som går i bränschen. Investeringar från det offentliga är nödvändig och hade gett god nytta för pengarna, bland annat eftersom det för närvarande enbart verkar vara tre (3) anställda som hanterar dessa frågor hos TS (Sjöfartstidning 2022 s. 35).

Avslutning

Vi ser det som mycket angeläget att lyfta och belysa den ohållbara ordning som förvärvande bromsar elektrifieringen av inrikesflottan. Godkännandeprocessen fungerar i nuläget som en bromskloss. Problematiken ligger både i regelverket och i TS roll. Nuvarande ordning, där allt ansvar läggs på våra medlemsrederier, är inte framkomlig ifall en miljövänligare inrikesjöfart eftersträvas.

Vi förutsätter och ser fram emot att det kommer behövas föras vidare diskussioner om de mer exakta åtgärderna för att lösa problematiken och vi är mycket villiga att delta i sådana diskussioner. Tillsammans kan vi skapa en ljus och grön framtid för den svenska inrikesjöfarten.

Med vänliga hälsningar,
Å styrelsens vägnar

Göteborg 2023-06-15



Ingela Berntson, VD Skärgårdsredarna

Bilagor

- **Bilaga [A]**: Transsportstyrelsen, Transportstyrelsens riktlinjer för elektrifiering av fartyg, 2023 (Transportstyrelsen 2023)
- **Bilaga [B]**: Förutsättningar och styrmedel för ökad elsjöfart, Rapport 2022:17, 2022-12-15, Trafikanalys (Trafikanalys 2022)
- **Bilaga [C]**: Sjöfartsdirektoratet – Tildelingsbrev 2023, ref. 22/8135-4, 2022-12-22, Det KongeligeNærings- og fiskeridepartementet (Sjöfartsdirektoratet 2023)