

- En mindre rederiverksamhets
möjligheter och hinder till
fossilfri hållbar drift

Henrik Börjesson

Börjessons Charterbåtar





Börjessons Charterbåtar bedriver charter och beställningstrafik i Göteborg med två passagerarfartyg. I flottan finns också ett marint undersökningsfartyg.

- 2017: Började köra vår största passagerarbåt "Lyrön" med 100 % HVO100
- 2017: Antog transportutmaningen från "Fossilfritt Sverige" att endast utföra fossilfria transporter år 2021
- 2018: Kom reduktionskravet på bl.a. diesel
- 2019: Började köra vårt marina undersökningsfartyg "Sensor" med 100 % HVO100
- 2019: Fick delfinansiering från KLIMATKLIVET till en depåtank för HVO100
- 2019: PFAD klassas inte längre som restprodukt.
- 2020: Börjar vi delvis köra tredje båten med HVO100.
- 2021: Planerar att konvertera största båten till elhybrid.



- Idag är ca 450 aktörer anslutna av dessa är ca 250 företag.
- Startades som initiativ av regeringen inför klimatmötet 2015
- Är en plattform för dialog och samverkan mellan företag, kommuner och andra typer av aktörer som vill göra Sverige fritt från fossila bränslen.

- Vi antog transportutmaningen från "Fossilfritt Sverige" år 2017 med målet att endast utföra fossilfria transporter år 2021
- En förutsättning för att vi skall nå målet är att det finns tillgång till hållbar biodiesel.

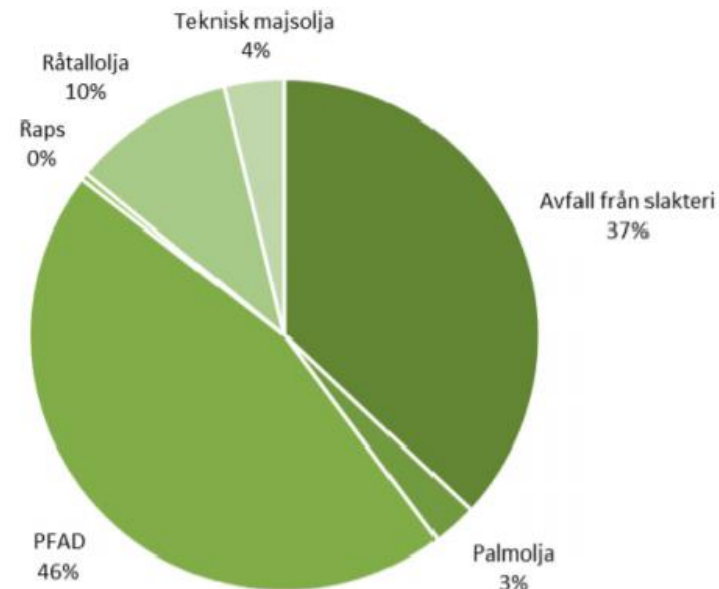


Börjessons Charterbåtar bedriver charter och beställningstrafik i Göteborg med två passagerarfartyg. I flottan finns också ett marint undersökningsfartyg.

- 2017: Började köra vår största passagerarbåt "Lyrön" med 100 % HVO100
- 2017: Antog transportutmaningen från "Fossilfritt Sverige" att endast utföra fossilfria transporter år 2021
- 2018: Kom reduktionskravet på bl.a. diesel
- 2019: Började köra vårt marina undersökningsfartyg "Sensor" med 100 % HVO100
- 2019: Fick delfinansiering från KLIMATKLIVET till en depåtank för HVO100
- 2019: PFAD som inte är spårbar och certifierad klassas ej längre som restprodukt.
- 2020: Börjar vi delvis köra tredje båten med HVO100.
- 2021: Planerar att konvertera största båten till elhybrid.

HVO ett bra alternativ, men.....

- Helt förnybart fossilfritt dieselbränsle
- Kan användas utan modifiering av befintliga motorer,
- Kan blandas med vanlig fossil diesel
- Luktar inte
- Goda koldgenskaper ner till -30
- Inget problem med korrosivitet eller bakterietillväxt.
- Lägre emissioner av partiklar och NOx än MK1.
- Anses inte vara lika giftig för vattenlevande organismer som MK1.



Figur 16. Råvarufördelningen (vol/vol) för HVO under 2018. *Övriga råvaror: majs, soja och korn.

Källa: Energimyndighetens statistik för 2018.

.....ÄR DAGENS HVO TILLRÄCKLIGT HÅLLBAR?

Risken finns att Sverige 2021 inte längre har ett godkännande från EU om skattereduktion på HVO gjord på annat än restprodukter och avfall, vad kommer det i sånt fall att innebära?

Volymer av producerad skattebefriad HVO blir lägre?

Priset stiger, speciellt för bussar o landtrafik som får ett skattepåslag?

Blir det endast sjöfart o flyg som är skattebefriade som kommer att använda HVO som drivmedel?

Kommer priset att drivas upp p.g.a. ökad efterfrågan från flyget?

Hur långt kan biodiesel framställd på restprodukter och avfall som inte negativt påverkar avskogning och livsmedelsproduktion att räckas?

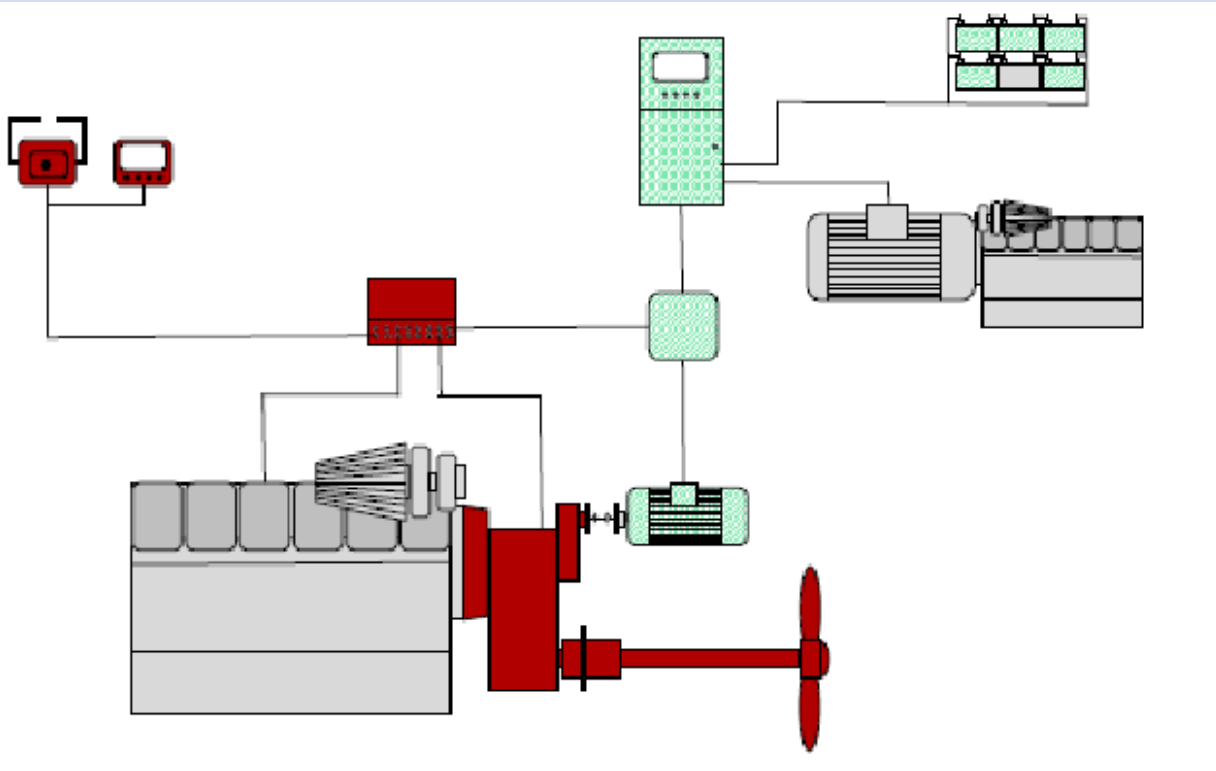
Hur kan vi med säkerhet veta att det inte finns råvaror i biodieseln som påverkar skövling av regnskog och vår egen skog?

Transporteffektivitet

- Reducera bränsleåtgång och utsläpp – minska farten vid tomma fram- och återkörningar
- Information från kund om tid för resan för att kunna anpassa farten: Gästerna har inte alltid bråttom utan vill många gånger njuta av längre tid på vattnet.
- Styra tider och avgångar för kunderna så att transporter är anpassade i tid till varandra. Vilket också kan gynna kunden ekonomiskt.
- Vid tur och retur resor får ofta båtarna ligga kvar mellan resorna för att minska bränsleåtgång och utsläpp.
- Olika alternativ för hemmahamnar för att reducera tomkörningar.
- Tänka på och nyttja eco-driving vid drift och manövrering.

Konvertering till Elhybrid

- Ny enklare teknik för konvertering till hybrid eldrift på befintliga fartyg.
- Produktion av mindre elmotorer integrerade med backslag som kan installeras på befintliga dieselmotorer.



Skatte-
nedsättning för
landansluten el?

NEJ



JÄ



Slutsats

För att inrikes sjöfart inte skall hamna på efterkälken och ses som ett sämre alternativ så måste alla vi i branschen tillsammans på alla sätt försöka bidra till vår omställning.

Alla slag av upphandlare måste bekosta och ställa högre krav på klimatanpassad drift.

Vi tillsammans måste på alla sätt försöka påverka myndigheter och politik för bättre förutsättningar och vi måste själva på ett bättre sätt prioritera investeringar som leder till en:

HÅLLBAR ATTRAKTIV FOSSILFRI INRIKES SJÖFART.