



*The Swedish Shipowners' Association*

Miljödepartementet

103 33 Stockholm

## **REMISSYTTRANDE**

Er beteckning M2008/1040/Mk

Göteborg 2008-06-18

### **Svensk klimatpolitik, betänkande av Klimatberedningen (SOU 2008:24)**

Sveriges Redareförening (SRF) har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne.

Miljöarbetet inom SRF är indelat i två delar. För det första är vi av den uppfattningen att det finns goda miljöskäl för att fler godstransporter sker med fartyg. Transport av gods på fartyg är miljöeffektivt. Inkluderas dessutom infrastrukturinvesteringar och andra effekter som buller, olyckor och trängsel i kalkylen, är sjöfarten, enligt vår uppfattning, en stor positiv samhällsresurs som kan utnyttjas i betydligt större utsträckning för transporter inom Sverige. Mer svensk sjöfart är en del av lösningen för att uppnå de ambitiösa miljömålen. Staten kan i denna del av arbetet medverka genom att

- skapa neutralitet mellan transportslagen och neutralitet för svensk sjöfart gentemot övriga sjöfartsnationer inom EU
- skapa förutsättningar för ökad intermodalitet mellan transportslagen. Sjöfarten kompletterar övriga transportslag, men för att sjöfarten ska kunna utnyttjas mer för inrikestransporter behöver infrastrukturen i hamnar, farleder och kanaler stärkas.

Den andra delen av miljöarbetet inom SRF gäller reducere av utsläppen. En grundläggande princip i detta arbete är det internationella perspektivet. Alla nationella eller regionala särregler riskerar inte bara att snedvrider konkurrensen, utan även att öka utsläppen från sjöfarten i vår närmiljö. Nationella särregler kan slå ut svensk sjöfart samtidigt som den öppnar dörren för rederier som inte kommit lika långt i miljöarbetet som svenska rederier.

Sverige har genom åren varit drivande i många internationella frågor och haft framgångar i miljöarbetet inom FN:s sjöfartsorgan IMO (International Maritime Organisation). I april 2008 visade IMO exempelvis sin handlingskraft när grunden för de nya reglerna för fartygens svavel- och kväveutsläpp lades. Många svenska rederier ligger dock redan långt framme i sitt miljöarbete och SRF välkomnar därför de strängare miljökraven. Dessa bidrar inte bara positivt till miljön, utan innebär även en konkurrensfördel för svensk kvalitetssjöfart.

Då de skärpta kvalitetskraven beträffande fartygsbränsle kommer att resultera i ökade kostnader för sjöfarten, finns en oro för att godset kommer att flyttas från sjöfarten till mindre miljövänliga transportalternativ.

Fördelen med det internationella arbetet är just att det är neutralt inom sjöfarten och har global påverkan men nackdelen är att arbetet kan ta tid. Staten kan emellertid enligt SRF spela en viktig roll för att snabba upp processen utan att det snedvrider konkurrensen för svensk sjöfart eller innebär en nackdel för svensk industri. Ett enkelt och effektivt sätt är exempelvis att

- underlätta tillgången och utnyttjandet av landansluten el.

Ett annat exempel där staten omedelbart kan bidra, är att underlätta införandet av alternativa bränslen för sjöfarten. Flera av föreningens medlemmar tittar nu på möjligheten till gasdrift. Staten kan här ha två viktiga funktioner, nämligen att

- inte sätta några nationella eller regionala särregler för gasdrift av fartyg och
- medverka i uppbyggnad av nödvändig infrastruktur.

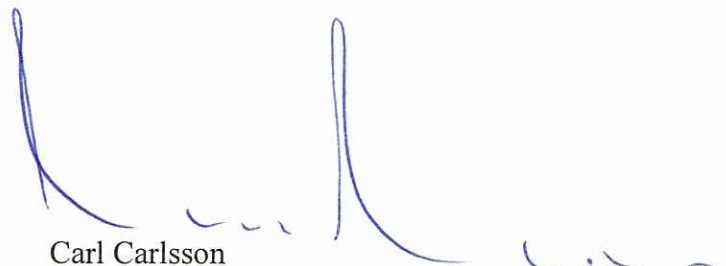
SRF har sedan länge haft positionen att sjöfarten ska inkluderas i ett öppet system för handel med utsläppsrätter avseende koldioxid. Föreningen ser, trots de kommande internationella regelkraven, en fördel i handelssystem även för kväve och svavel.

SRF är positiv till de föreslagna miljömålen. Däremot delar vi inte beredningens uppfattning att transporter med nödvändighet måste minska för att målen ska uppnås. Ökade transporter är ett kvitto på ökad välfärd och tillväxt för svensk industri. Fokus måste istället ligga på att hitta klimatsmarta logistiklösningar som gynnar Sverige inklusive svensk sjöfart.

Göteborg som ovan  
SVERIGES REDAREFÖRENING

A blue ink signature of Håkan Friberg, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the end.

Håkan Friberg

A blue ink signature of Carl Carlsson, featuring a large, sweeping initial 'C' followed by a series of smaller, connected loops.

Carl Carlsson