



*The Swedish Shipowners' Association*

Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

## **REMISSYTTRANDE**

M2008/1443/Mk

Göteborg 2008-08-01

### **Remiss angående Miljörådets fördjupade utvärdering av Sveriges miljömål 2008 "Nu är det bråttom"!**

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

#### Inledning: Sveriges Redareförenings två neutralitetsmål - mer svensk sjöfart

SRFs miljöarbete kan beskrivas bestå av två delar:

För det första skall fartygens utsläpp reduceras. Detta arbete sker på olika sätt och på olika plan. Svenska rederier är i flera fall världsledande inom både miljö- och säkerhetsarbetet och Sverige har en framträdande position i IMO.

Den andra delen av arbetet består i att flytta över mer gods till fartyg. Att transportera gods till sjöss är miljöeffektivt. Cirka 85 % av Sveriges import och export går på köl, men som ett led i att transportsektorns andel av utsläppen skall reduceras kan sjöfarten utnyttjas betydligt mer för inrikestransporter. Då sjöfartens infrastruktur i allt väsentligt finns på plats, är investeringsbehovet från staten förhållandevis liten. Mer sjöfart är inte bara miljöeffektivt utan dessutom kostnadseffektivt.

I arbetet att få mer svensk sjöfart, har SRF formulerat två neutralitetsmål. Sjöfarten är, som mycket riktigt påpekas i utvärderingen, en utpräglad internationell näring. Svensk och europeisk sjöfart är satt under hård konkurrens. Konkurrens är i grunden bra, men tyvärr sker den inte på lika villkor inom sjöfarten. Det är inte ovanligt att utomeuropeisk sjöfart har en betydligt lägre säkerhets- och miljöstandard och därför kan drivas till en lägre kostnad än vad europeisk och i synnerhet svensk sjöfart klarar av.

För att så långt som möjligt tillse att fartyg med så hög säkerhets- och miljöstandard som möjligt trafikeras europeiska vatten, har EU utarbetat möjlighet för medlemsländerna att inför olika stödsystem. Enligt SRFs uppfattning har Sverige inte fullt ut tagit tillvara på denna möjlighet. Med en långsiktig sjöfartspolitik, kan svenska kvalitetsfartyg i högre omfattning trafikera farvatten i och omkring Sverige och Östersjön.

SRFs mål är att svensk rederinäring får neutralitet mot övriga europeiska sjöfartsnationer. Mer svensk sjöfart är ett viktigt inslag i en långsiktig miljöpolitik.

SRFs andra neutralitetsmål gäller synsätt och beräkningsgrunder mot övriga transportslag. I dag har sjöfarten en kostnadsnackdel om principerna ”user pays” och ”samhällsekonomisk marginalkostnad” tillämpas. Internaliseringsgraden måste vara lika mellan trafikslagen.

#### Näringslivets miljöarbete

SRF delar Miljörådets uppfattning att näringslivet har en betydande roll för att miljö kvalitetsmålen skall uppnås. Den del av sjöfarten som kommit längst i miljöarbetet är den del där kunderna (transportköparna) ställer tydliga miljökrav. Ett bra exempel är skogsindustrin och deras branschorganisation Skogsindustrierna. Det finns också mindre goda exempel där svenska redare har erbjudit sig att investera i olika tekniska reningsutrustningar, men där transportköparen inte är villig att betala för detta. Flertalet svenska rederier kan helt enkelt inte ta dessa extra investeringskostnader – konkurrensen är för hårt. Miljörådet har rätt i att de tekniska lösningarna i många avseenden finns, men de företagsekonomiska förutsättningarna finns ännu inte i Sverige.

SRF delar Miljörådets uppfattning att staten och den offentliga verksamheten har ett särskilt ansvar i att vara ett föredöme i miljöarbetet. Detta kan exempelvis ske genom att staten sätter tydliga miljömål vid upphandlingar. Ett antal svenska redare tittar nu på gas som ett alternativt bränsle, men det råder bl.a. en osäkerhet om tillräcklig infrastruktur i form av exempelvis bunkringsstationer finns. Samma osäkerhet återfinns hos leverantörerna. Innan kunderna finns tvekar de att göra erforderliga investeringar. Staten kan här vara den part som genom att ställa krav på gasdrift på sin egen fartygstrafik får marknaden att agera snabbare.

#### Miljömålsarbetet i ett internationellt perspektiv

SRF delar Miljörådets uppfattning om vikten av internationella överenskommelser och att Sverige fortsatt skall ha en drivande roll i det internationella arbetet. Med regionala eller nationella särkrav finns en risk att både Sveriges export och import av varor fördyras och att svensk sjöfart hämmas till förmån för undermålig sjöfart.

Med glädje noterar SRF den framgång IMO hade i våras med de strängare kraven vad gäller kväve- och svavelutsläppen. För att snabba upp och stimulera miljöarbetet än mer, anser SRF det ändå vara motiverat att sjöfarten inkluderas i handelssystem, speciellt vad gäller handeln med kväve. Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen ingår dessutom i ett område där kraven är ännu hårdare satta. De stränga kraven kommer innebära ökade bränslekostnader. SRF är orolig för att godset med anledning av ökade bränslekostnader kommer söka sig till mindre miljöeffektiva transportslag.

Nästa utmaning för IMO är reduktionen av koldioxid. Även här är SRF av uppfattningen att sjöfarten skall inkluderas i ett öppet system för handel med utsläppsrätter.

### Bara naturlig försurning

Att införa nationella krav eller mål är enligt SRF inte optimalt. Det stora flertalet av fartyg som trafikerar svenska vatten kan med lätthet bunkra i något annat land. SRF delar därför Miljörådets uppfattning att indikatorn bör omfatta utsläpp oavsett var fartyget har valt att bunkra.

Att erhålla korrekt statistik över sjöfartens utsläpp är inte en enkel uppgift. SRF tog därför initiativet för något år sedan, att inom ramen för Chalmers Lighthouse, skapa ett egenrapporteringsystem där medlemmar i Sveriges Redareförening rapporterar in sina fartygs utsläpp. Detta nämnt som en möjlig resurs eller komplement till de rapporteringar som föreslås i utredningen.

SRF vill ta tillfället i akt och understryka att vi ser det som angeläget att fartyg får möjlighet att till kaj ansluta sig till det landbaserade elnätet. Miljövinster kan relativt enkelt uppnås inom en kort tidsperiod. Problematiken sitter i att fartygsbränslet är billigare än landelen. Om staten kan avstå från ytterligare intäkter i form av elskatt, är flera hamnar, rederier och lastägare villiga att göra nödvändiga investeringar. Att i hamn gå över till landel har också bäring bl.a. på delmål ”Buller och andra störningar”.

### Hav i balans samt levande kust och skärgård

SRF har likt Miljörådet noterat att antalet utsläpp i Östersjön har minskat. Detta är glädjande, men SRF vill gå längre i det förebyggande arbetet att reducera och förhindra utsläpp både i Östersjön och i andra vatten.

Ett problem som uppmärksammas i utvärderingen är hamnarnas roll i att ta emot avfall. I tillägg till den analys som Miljörådet gör, tror SRF att utsläppen till sjöss reduceras i takt med möjligheten för fartyg att lämna ifrån sig sitt avfall i hamn. SRF förespråkar ett ökat internationellt samarbete med ökade krav och en ökad kontroll av hamnarna. Kontrollen av fartygen skall fortsätta, men kanske kompletteras med kontroller när fartyget ligger i hamn. Vid sådana kontroller kan de praktiska problem som förekommer i vissa hamnar runt Östersjön uppmärksammas och åtgärdas.

Det är SRFs uppfattning att Sverige bör ta initiativet till att samla östersjöländerna kring en lösning där den ökade fartygstrafiken i Östersjön aktivt övervakas. Om befintlig AIS-teknik (Automatic Identification System) utnyttjas, är kostnaderna för en sådan uppgift för någon av de centraler som redan finns minimal i förhållande till den ”miljövinst” som kan uppnås om en kollision eller grundstötning kan undvikas i Östersjön.

### Strategin för effektivare energianvändning och transporter, EET

En av de viktigaste parametrarna för sjöfarten i arbetet att reducera sina koldioxidutsläpp är farten. Begreppet ”Just in time” betyder inte att godset behöver vara framme på kortast möjliga tid, utan att det skall vara framme i rätt tid. En framgångsfaktor är därför att

tillsammans med staten och svensk industri/transportköpare utveckla de ”klimatsmarta logistiklösningarna” där varje transportslag utnyttjas på rätt sätt.

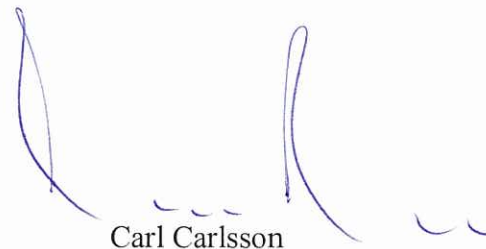
I arbetet att fortsatt hitta tekniska lösningar att reducera fartygens utsläpp, men framför allt i att hitta de ”klimatsmarta logistiklösningarna” är satsningar på forskning och utveckling viktig. Det är bl.a. mot den bakgrunden som SRF tog initiativet till och investerar 100 miljoner kronor i skapandet av ”Chalmers Lighthouse”, ett kompetens- och forskningscentrum med fokus bl.a. på hur svensk sjöfart skall utnyttjas mer och bli än mer miljöeffektiv.

Göteborg som ovan

SVERIGES REDAREFÖRENING



Roger Lindgren



Carl Carlsson