

Miljö- och energidepartementet
m.registrator@regeringskansliet.se
petter.hojem@regeringskansliet.se

Remissyttrande

M2016/01735/KI

Göteborg 2016-10-17

Remissyttrande från Föreningen Svensk Sjöfart avseende delbetänkande från Miljömålsberedningen med förslag om en klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Sammanfattning

Föreningen Svensk Sjöfart delar Miljömålsberedningens bedömning att *sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen vilka förväntas öka om inga åtgärder vidtas samt att ytterligare åtgärder är behövliga för att stävja de globala utsläppen*. Föreningen stödjer Miljömålsberedningens bedömning att *utsläpp från internationell sjöfart skyndsamt bör omfattas av internationella överenskommelser* med betoning på internationella, det vill säga globala regler, och att Sverige verkar pådrivande inom IMO för att uppnå detta. Vi vänder oss starkt emot bedömningen att man i väntan på internationella lösningar bör införa regionala särkrav eller åtgärder på EU-nivå av den anledningen att sjöfart är en global bransch och därmed behöver globala regler. Föreningen delar och stödjer Miljömålsberedningens uppfattning att *åtgärder och styrmedel som kan användas för att minska utsläppen från utrikes sjöfart är ekonomiska styrmedel, bättre tillgänglighet till alternativa drivmedel samt stöd till forskning och utveckling*. Svensk sjöfart är redo att anta utmaningen med ökade forskningsmedel som fokuserar på miljösmartare sjöfart! Det vi dock saknar i beredningens betänkande, och som enligt vår uppfattning är helt avgörande för en bredare och snabbare omställning inom sjöfarten är att vi i Sverige själva, och tillsammans med främst våra grannländer runt Östersjöområdet, utvecklar finansiella mekanismer som stödjer en omställning. Med finansiella mekanismer menas exempelvis riskavtäckning för gröna investeringar – ”glada morötter”.

Klimatstrategin – Kapitel 11

Föreningen Svensk Sjöfart delar Miljömålsberedningens bedömning att sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen vilka förväntas öka om inga åtgärder vidtas samt att ytterligare åtgärder är behövliga för att stävja de globala utsläppen. Föreningen delar också ambitionen att Sverige som nation ska ligga i framkant avseende klimatpolitik, global påverkan och att konkurrenskraften inte ska försämrans.

Föreningen är också positiv till att sätta etappmål inom området men hoppas att dessa snarare ska kunna sättas på en global arena.

Föreningen stödjer Miljömålsberedningens bedömning att utsläpp från internationell sjöfart skyndsamt bör omfattas av internationella överenskommelser med betoning på internationella, det vill säga globala regler, och att Sverige verkar pådrivande inom IMO för att uppnå detta. Vi vänder oss starkt emot bedömningen att man i väntan på internationella lösningar bör införa regionala särkrav eller åtgärder på EU-nivå av den anledningen att sjöfart är en global bransch och därmed behöver globala regler. Dels påverkar regionala särkrav näringslivets konkurrenskraft och trafikslagets relativa användande (modal split) men framför allt riskerar särkrav att bli kontraproduktiva då drivkraften mot globala överenskommelser skulle minska. Föreningen Svensk Sjöfart förespråkar istället ett ökat fokus mot att driva utsläppsfrågorna på global nivå, något som beredningen också noterat. I detta är det viktigt att premiera aktörer som agerar miljövänligt och testar morgondagens teknik något som beredningen är inne på när man skriver: *I sektorer som traditionellt betraktas som särskilt svåra att ställa om, dit transportsektorn hör, är behovet av goda exempel särskilt stort.*

Föreningen delar och stödjer uppfattningen att *åtgärder och styrmedel som kan användas för att minska utsläppen från utrikes sjöfart är ekonomiska styrmedel, bättre tillgänglighet till alternativa drivmedel samt stöd till forskning och utveckling.* Svensk sjöfart är redo att anta utmaningen med ökade forskningsmedel som fokuserar på miljösmartare sjöfart!

Vi noterar med optimism att Miljömålsberedningen bedömer att sjöfarten dock behöver ses som en del i ett större transportsystemperspektiv, där en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart är önskvärd för att minska utsläppen från vägtransporterna. Vi vill i sammanhanget poängtera att det ur ett infrastrukturellt perspektiv också finns anledning att öka ambitionerna att flytta inte bara gods men också passagerare till sjöfart. Det skulle, relativt sett, minska behovet av underhåll samt re- och nyinvestering i infrastruktur.

Luftvårdsstrategin – Kapitel 16

För att skapa förutsättningar att begränsa intransport av luftföroreningar och därmed öka förutsättningarna att uppnå luftrelaterade miljömål föreslår Miljömålsberedningen att stöd ges till forskning och utveckling kring hur *tekniker* som minskar utsläppen av luftföroreningar från sjöfarten kan utvecklas och implementeras.

Föreningen Svensk Sjöfart noterar tacksamt de ökade anslagen till forsknings- och demonstrationsprojekt som sjöfarten har erhållit de senaste åren. Från i princip noll kronor uppgår de statliga anslagen genom Trafik- och Sjöfartsverket år 2016 till 55 miljoner SEK. Svensk sjöfartsnäring har med hjälp av dessa medel bl.a. visat på samhällsnyttan då sjöfartsnäringen ges möjlighet att

investera i alternativa bränslen. Svensk rederi- och sjöfartsnäring har de senaste åren levererat ett antal världsunika industriprojekt. Vi är bl.a. först i världen att driva fartyg med metanol. Vi är först i världen med att ha konverterat ett befintligt fartyg till LNG-drift (naturgas). Vi är först i världen med att, med hjälp av Transportstyrelsen, ha tagit fram ett riskbaserat regelverk för att möjliggöra säker bunkring (tanka) av LNG. Vi är i absoluta framkant i att pröva hybriddrift och världens första torrlastfartyg med LNG-drift är svenskkontrollerat¹. Listan där Sverige och svensk rederi- och sjöfartsnäring är "världens första" kan göras lång. Det som dock är viktigt att förstå är dels att flertalet av dessa unika industriprojekt aldrig blivit av om inte svenska statliga medel ställts till sjöfartens förfogande, dels att nära alla dessa industriprojekt erhållit bidrag främst från EU. Att satsa mer svenska statliga medel på sjöfart är en i våra ögon lågt hängande frukt. I snitt uppgår samhällsnyttan till cirka 1 miljon EUR / år och fartyg då det möjliggörs att fartyg investerar i alternativa bränslen. Men, viktigt att betona är att rederi- och sjöfartsnäringen kan vare sig så eller skörda utan bl.a. statlig hjälp.

Svensk rederi- och sjöfartsnäring har levererat tillbaka på de medel som ställts till vårt förfogande och vi står givetvis bakom Miljömålsberedningens betänkande att dessa medel ökas. Det vi dock saknar i beredningens betänkande, och som enligt vår uppfattning är helt avgörande för en bredare och snabbare omställning inom sjöfarten är att vi i Sverige själva, och gärna tillsammans med främst våra grannländer runt Östersjöområdet, utvecklar finansiella mekanismer som stödjer en omställning. Med finansiella mekanismer menas exempelvis riskavtäckning för gröna investeringar – "glada morötter". Också här har Sverige kommit långt och ett flertal exempel kan ges, t.ex. Göteborg Hamns och Stockholms Hamns miljörabatter. Sverige var först i Europa med att reducera skatteuttaget på el då fartyg har möjlighet att stänga av sina maskiner i hamn och istället ansluta sig till landel. Detta reducerar inte bara luftutsläpp, utan också ljudnivån vilket är en högt prioriterad fråga för många hamnar.

Finansiella mekanismer är inte bara nyckeln till "grön sjöfart" utan också en helt avgörande faktor för "mer sjöfart". Politiken i Sverige, våra grannländer och EU är mycket tydliga i att sjöfarten måste utnyttjas mer av både kapacitets- och klimatskäl. På samma sätt som forsknings- och demonstrationsmedel använts för tekniska mycket framgångsrika industriprojekt, måste Sverige konkret börja jobba med olika pilotprojekt avseende finansiella mekanismer. Föreningen Svensk Sjöfart och våra samarbetspartners, främst Zero Vision Tool, har flera förslag inom detta område som vi önskar utveckla.

Göteborg som ovan,



Fredrik Larsson, Miljöchef

Föreningen Svensk Sjöfart

¹ Läs mer om de olika industriprojekten på www.zerovisiontool.com