

Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

[till: stefan.zetterlind@regeringskansliet.se](mailto:stefan.zetterlind@regeringskansliet.se)>

Kopia

[i.registrator@regeringskansliet.se](mailto:i.registrator@regeringskansliet.se)

Remissyttrande  
Diarienummer: I2022/00260

Stockholm 2022-02-18

## **Remissvar Svensk Sjöfart avseende förslaget om implementeringsplan för arbetet med Sjömotorvägar (MoS)**

*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 sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser över 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.*

Föreningen Svensk Sjöfart har tagit del av förslaget och önskar lämna följande synpunkter.

Med hänsyn till att sjöfarten spelar en avgörande roll för Europa både vad avser transport av exportprodukter och för transport av varorna inom Europa välkomnar svensk sjöfart arbetet med att utveckla sjömotorvägarna. För svenskt vidkommande där exporten i ännu högre utsträckning sker med sjötransporter och med hänsyn till att vi i Sverige dessutom befinner oss geografiskt i utkanten av den europeiska marknaden så är arbetet med att förbättra transportförutsättningarna mycket viktigt för Sveriges konkurrenskraft. Betydelsen av detta arbete kan därför inte nog understrykas och ytterst handlar arbetet om att utveckla svensk konkurrenskraft och därmed att säkra svenska jobb och svenskt välstånd.

Svensk Sjöfart kan ställa sig bakom de ledord som samordnare lyfter fram för arbetet vad gäller arbetet med det europeiska maritima området och sjömotorvägar, dvs. hållbara, smarta, sömlösa och motståndskraftiga sjötransporter. Dessa rimmar i allt väsentligt med den inriktning som finns

nationellt i Sverige och som många svenska rederier redan arbetar efter. Särskilt positivt är också att samordnaren i rapporten lyfter fram utmaningar och möjligheter vad gäller klimatomställningen där sjöfarten både har potentialen att utgöra en viktig del av samhällets omställning men där sjöfarten i sig naturligtvis behöver ställa om. Det senare är en utveckling som vi för närvarande är i början av och som kommer att kräva insatser både ombord på fartygen som i land, samt i hur vi utför våra transporter som helhet.

Svensk Sjöfart delar också slutsatsen att arbetet med att utveckla sjömotorvägarna inom Europa med fördel bör utgå från de olika "havsbassängerna", men att man samtidigt inte får tappa bort att flera viktiga transporter också kan sträcka sig längre, exempelvis transporteras flera av de produkter som den svenska basindustrin producerar vidare och blir inkommande gods i andra bassänger. De beskrivningar som lämnas i rapporten vad avser befintliga transporter och i viss mån behov är i grunden bra, men kanske lite summariska. Svensk Sjöfart välkomnar ven samordnarens försök att skatta behoven av investeringar, där det konstateras att:

"As far as they can be assessed today, the total investment needs in the decades to come range between 4 and 5 billion EUR. The infrastructure costs for future alternative fuels could not be assessed as it is yet unclear which fuel type(s) will lead the way in the transition to carbon-free maritime transport. Further, the investment needs for a resilient maritime transport network need to be assessed in future studies."

Även om det är bra med en samlad skattning av investeringsbehoven måste det samtidigt konstateras att det torde vara nästan omöjligt att skatta omfattningen adekvat i nuläget. Investeringsbehoven är oerhört omfattande för att möta klimatutmaningen, lägger man därtill begrepp som motståndskraft eller för den delen investeringar i hamnar, eller i den nya infrastruktur som behövs för alternativa bränslen, utbyggnad av elnäten, etc ökar kostnaderna ytterligare. Skulle man dessutom drista sig till att kalkylera med ökade transportbehov är det frågan om de antaganden som görs av samordnaren kanske till och med är långt i underkant. Precis som samordnaren konstateras kan denna omställning inte enbart finansieras av offentliga medel. På motsvarande sätt borde det dock dessutom konstaterats explicit att det inte kan finansieras enbart av de rederier som bedriver verksamheten, utan det är först när detta sker i samklang som resultat uppnås. Ett tydligt exempel på det senare är landansluten el där flera svenska rederier i dag investerat i infrastruktur ombord på sina fartyg, dessvärre är det dock långt ifrån alla hamnar som har möjlighet till elanslutning, och det är först i de hamnar elnätsägarna gjort sin del av arbetet som minskade emissioner kan uppnås.

Svensk Sjöfart menar mot denna bakgrund att det är viktigt att konstatera att omfattande investeringar behövs för att nå målen och att EU inom ramen för befintliga program måste allokera medel för att signifikant bidra till omställningen. För omställningen är det dessutom oerhört viktigt att medel allokeras för nödvändiga investeringar i infrastruktur för nya bränslen, inklusive el (både för laddning och för landanslutning vid uppehåll vid kaj). Slutligen välkomnar Svensk Sjöfart att samordnaren öppnar för investeringar i fartyg, vilket kommer att vara viktigt för att få fart på omställningen och få till introduktion av ny teknik och öka användningen av alternativa bränslen. För Sverige torde detta dessutom öppna upp för en möjlighet att söka EU-medel också för att finansiera

anförskaffning av nya isbrytare. En möjlighet som Sverige naturligtvis bör försöka tillvarata - även om det under inga omständigheter får innebära att investering i nya isbrytare fördröjs ytterligare.

Samordnaren lämnar därutöver tio rekommendationer för att nå en hållbar, smart, sömlös och motståndskraftigt sjötransportnät. Svensk Sjöfart välkomnar dessa och då särskilt behoven av att ställa om flottan, att investera i nödvändig infrastruktur i land, samt arbetet med sammanlänkande (connectivity), som föreningen bedömer som de mest centrala områdena för att det fortsatta arbetet.

Svensk Sjöfart står naturligtvis till förfogande om det finns behov av ytterligare underlag eller information i frågan.

Göteborg som ovan,

För föreningen Svensk Sjöfart

Anders Hermansson