

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande
Diarienummer: Fi2022/00292

Stockholm 2022-04-03

Remissvar Svensk Sjöfart – leverans av bränsle till havs i vissa fall

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 det remitterade förslaget och välkomnar övergripande de föreslagna justeringarna som förenklar för köpare och säljare såväl som för berörda myndigheter genom att bränslet direkt kan tillhandahållas även om bunkring sker på ett annat EU territorialvatten och där bränslet lastats i Sverige. Förslaget bedöms underlätta den praktiska hanteringen och tillstyrks av Svensk Sjöfart.

Föreningen Svensk Sjöfart, noterar i likhet med Sveriges Skeppsmäklare, en mindre detalj i skrivningen i 2:a stycket, 4§, 8 kap. där det framgår att ”Ett godkännande enligt första stycket får gälla för en viss tid eller tills vidare. Godkännandet ska avse verksamhet på ett eller flera angivna fartyg.” Svensk Sjöfart menar i denna del att det är viktigt att inte låsas hanteringen till vissa förutbestämda fartyg – då ett rederi eller en chartrare (ex.bränslebolag) kan hyra in fartyg efter behov. Mot denna bakgrund bör det övervägas att komplettera bestämmelsen också med leverantör och säkerställa att leverantören kan använda de fartyg som förnärvarande används. På så sätt kan man undvika att regelverket begränsas på ett sätt som kan komma att försvåra den praktiska tillämpningen.

Slutligen önskar Svensk Sjöfart framhålla att reglerna kring bunkring tar sikte på tillhandahållandet av traditionella bränslen för sjöfarten. Kraven kopplade till klimatomställningen innebär ett ökat behov av nya bränslen och att traditionell bunker kommer framgent att ersättas med andra bränslen. Mot bakgrund av att svenska rederier ligger *mycket långt framme vad avser miljö och klimatomställningen och tillsammans med svenska teknikföretag i mångt och mycket driver den tekniska utvecklingen avgörande för omställningen behöver regelverket ses över så att framtidens bränslen (eller för den delen el) inte missgynnas jämfört med fossila bränslen. Ett exempel på det senare är i 15§, där det anges att: "Med landström avses elektrisk kraft som förbrukas i skepp som används för sjöfart och som har en bruttodräktighet om minst 400.../". Den aktuella skrivningen innebär att för fartyg under 400 brutto så erhålls skattebefriad bunker men väljer rederiet att investera i el för drift och under landuppehåll så syftar till att minska sin klimatpåverkan så erhålls inte skattebefriad el. Detta bör justeras så att det istället följer ändamålet och inte fartygsstorleken. Vidare efterlyser Svensk Sjöfart att Finansdepartementet genomlyser den aktuella lagstiftningen i syfte att säkerställa att problem inte uppstår vid användning av nya bränslen- så som exempelvis ammoniak, metanol, vätgas, m.m. Det är dessutom angeläget att klargöra hur "gröna" varianter av de samma eventuellt ska beskattas visavi "traditionell" tillverkade bränslen. För industrin är en långsiktig tydlighet oerhört viktigt för att kunna fatta beslut om investeringar i nya fartyg, vilka kommer att finnas på marknaden i många år.*

Stockholm som ovan,

För föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson