

Så får vi flyt i omställningen av sjöfarten!

– ett inspel från den svenska rederinäringen till Sveriges regering i samband med det nationella klimatmötet den 16 juni 2023

Den svenska rederinäringen arbetar ständigt och ihärdigt med att minska sitt miljö- och klimatavtryck och har genom branschföreningen Svensk Sjöfart antagit en gemensam vision om noll skadliga utsläpp till luft och vatten år 2050 för internationell sjöfart och 2045 för nationell sjöfart. **Svensk Sjöfarts vision om noll utsläpp antogs år 2015, flera år innan Parisavtalet undertecknades och den svenska klimatlagen trädde i kraft. Visionen antogs tillsammans med en Klimatfärdplan, flera år innan färdplaner togs fram under initiativet Fossilfritt Sverige.** Som ett ytterligare led i att skapa förutsättningar för att förverkliga visionen anslöt sig Svensk Sjöfart till regeringens initiativ Fossilfritt Sverige och 2019 lämnades Sjöfartsnäringens *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft* över till ansvarigt statsråd.

Svensk Sjöfart delar regeringens uppfattning om att *"kraftfulla åtgärder behövs inom områdena transporteffektivitet, elektrifiering, hållbara fossilfria drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och nå riksdagens klimatmål"*. **Men, för att riksdagens klimatmål ska kunna nås måste förutsättningarna för konkurrenskraftiga svenska rederier stärkas, så att svenska rederier fortsatt kan bidra med innovationer som visar omvärlden att en omställning är möjlig.** Bara under senaste året har våra medlemmar bland annat fysiskt visat upp ett av världens mest miljö- och klimativänliga fartyg för över 500 delegater från FNs sjöfartsorgan IMO i London. Våra medlemmar har vunnit flertalet internationella och prestigefulla priser för innovativ, energieffektiv och klimatsmart sjöfart och fartygsdesign vilket rönt stor internationell uppmärksamhet. Detta hade inte varit möjligt om det inte vore för den svenska rederinäringens höga ambitioner, visioner, mål och investeringsvilja.

Sjöfart är en utpräglad internationell industri med en knivskarp internationell konkurrens och för att kunna uppnå visionen om noll utsläpp behöver svenska rederiers konkurrenskraft stärkas. Svenska rederier står idag inför många utmaningar, bland annat en akut kompetensbrist, en stämpelskatt som straffar gröna investeringar, en tonnageskatt som omöjliggör trafik på Sverige samt att sjöfartsnäringen genom olika avgifter finansierar många delar av Sjöfartsverkets uppgifter som rimligtvis borde vara anslagsfinansierat. **Ur vårt perspektiv är klimat- och näringspolitik två områden som verkar i symbios med varandra. För att kunna bibehålla både kurs och fart på omställningen så behöver den svenska rederinäringens konkurrenskraft stärkas så att svenska rederier kan fortsätta satsa på innovation och gröna lösningar. En bra näringspolitik är därmed bra klimatpolitik.**

En stark konkurrenskraft är grundläggande men tar oss inte hela vägen. Utan tillgång på fossilfria drivmedel kommer vare sig vår vision eller riksdagens klimatmål att kunna uppnås. Elektrifiering är viktigt men i sammanhanget är det viktigt att förstå att all typ av sjöfart inte kan elektrifieras, det finns helt enkelt inte så stora batterier.

Svensk Sjöfart önskar därför understryka vikten av investeringar i produktion av olika former och typer av fossilfria drivmedel till sjöfarten, både i gasform och flytande form, liksom tillhörande infrastruktur, för att möjliggöra en omställning av alla typer och storlekar av fartyg.

Utvecklingen av normer och regler för nya bränslen och ny teknik är avgörande för att möjliggöra de investeringar som krävs för att nå målen. Svensk Sjöfarts vill dock understryka att föreningens medlemmar verkar på en internationell marknad och vi förordar därför internationella regler och krav – vi kan omöjligtvis segla runt på ett lapptäcke av olika nationella regler och krav. Svenska särkrav stjälpes oftast i stället för hjälper, däremot välkomnas nationella incitament för att skynda på och gå före i omställningen.

För att få mer flyt i sjöfartens gröna omställning måste regeringen agera snabbt och handlingskraftigt. Varken den svenska sjöfartsnäringen eller klimatet har råd att vänta. Svensk Sjöfart har som ett av flera mål att Sverige blir en stark och konkurrenskraftig sjöfartsnation som är ledande inom hållbar och innovativ sjöfart och för att nå detta mål behöver regeringen snarast vidta flera åtgärder och verkställa nedan punkter:

1. Utveckla tonnageskatten (vi noterar och välkomnar att Riksdagen har tillkännagett för regeringen att tonnageskatten bör ses över i syfte att bland annat utveckla den kustnära sjöfarten och systemet med tonnagesbeskattning).
2. Justera eller ännu hellre ta bort Stämpelskatten (som vi ser det är stämpelskatten *de facto* den en skatt på nya gröna investeringar).
3. Ändra Sjöfartsverkets finansieringsform (Sjöfartsverket bör följa samma regelverk som vanliga förvaltningsmyndigheter samt att det behövs en tydlighet kring vad som ska finansieras med anslag respektive genom avgifter och vad avgifterna faktiskt ska användas till).
4. Regeringskansliet behöver tillföras resurser för att bereda och fullfölja nya direktiv, förordningar, konventioner och annat lagstiftningsarbete som i dagsläget inte hinns med.
5. Myndigheternas regleringsbrev bör förtydligas och understryka nödvändigheten av att beakta och främja hastigheten i näringslivets omställning (gäller både klimat- och miljöfrågor men även andra områden som t.ex. digitalisering).
6. Regeringen bör i högre utsträckning verka för ökad samverkan mellan berörda departement, myndigheter och bransch (undvik "stuprörstänk" och "vi-mot-dom-tänk").
7. Agera på förslagen i Sjöfartsnäringens Färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Merparten av förslagen är 4 år efter publicering ännu ej adresserade.
8. Stärk Sveriges röst i EU-maskineriet (det är här majoriteten av de avgörande frågorna i omställningen utvecklas och behandlas).
9. Möjliggör allokering av flytande och gasformiga fossilfria drivmedel från landtransporter till sjöfarten i takt med att landtransporter elektrifieras samt att reduktionsplikten sänks.
10. Verka för en framtid med svenska hållbara biodrivmedel (politiska krafter i EU sätter diverse käppar i hjulet och att importera dessa drivmedel är inte hållbart).

11. Utveckla en strategi för CCU & CCS i syfte att möjliggöra svenska satsningar/investeringar (ju snabbare desto bättre, både för klimatet och det svenska näringslivet).
12. Öka de statliga forskningsmedlen till sjöfarten. I dagsläget är omfattningen 100 miljoner årligen (en knapp 20-lapp per svensk – det räcker inte och givet att den absoluta merparten av svensk import/export går på fartyg så borde frågan ges högre prioritet).

Med varma hälsningar,



Fredrik Larsson, ansvarig för Miljö- och Klimatfrågor
Svensk Sjöfart

