

Till: Miljödepartementet:  
[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)

**REMISSYTTRANDE  
(M2022/01828)**

London 2022-12-14

*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. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.*

**Yttrande från Svensk Sjöfart på Trafikanalys remiss om rapport 2022:14 - Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning**

I regeringens uppdragsbeskrivning till Trafikanalys står det uttryckligen att "kraftfulla åtgärder behövs inom områdena transporteffektivitet, elektrifiering, hållbara förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och nå riksdagens klimatmål".

Svensk Sjöfart delar regeringens beskrivning till fullo och redan 2015, före Parisavtalet undertecknades, antog Svensk Sjöfart en vision om noll utsläpp av emissioner till både luft och vatten tillsammans med en [Klimatfärdplan](#). 2016 anslöt sig Svensk Sjöfart till regeringens initiativ Fossilfritt Sverige och 2019 lämnades Sjöfartsnäringens [Färdplan för Fossilfri Konkurrenskraft](#) till regeringen.

Bägge färdplanerna demonstrerar Svensk Sjöfarts ambitioner för att reducera bland annat växthusgaser och presenterar ett stort antal förslag på hinder och barriärer som behöver undanröjas för att skynda på omställningen, dels från industrin men framför allt från myndigheter och politiker. Gemensamt för de bägge färdplanerna är att energieffektivisering samt tillgänglighet på hållbara alternativa drivmedel är instrumentala för att lyckas omställningen. Noterbart är att flera av färdplanernas identifierade hinder och barriärer kvarstår.

Ur ett fartygstekniskt perspektiv är klimatmålen fullt rimliga givet det faktum att merparten av Svensk Sjöfarts medlemsfartyg är förberedda för drift med alternativa drivmedel. Dessvärre är bristen på erforderliga volymer hållbart drivmedel för sjöfarten oroväckande små i dagsläget och prognoserna visar på fortsatt stor brist.

Med ovan som bakgrund välkomnar Svensk Sjöfart att Trafikanalys getts i uppdrag att ta fram underlag med analyser och förslag som leder till transportsektorns klimatomställning, inklusive sjöfarten, både inrikes och internationellt. Vi delar fullt ut Trafikanalys uppfattning att i huvudsak

krävs styrmedel som fokuserar på energieffektivisering samt tillgång till hållbara drivmedel, inklusive elektrifiering.

Trafikanalys lämnar två förslag på trafikslagsövergripande åtgärder, på vilka vi har följande kommentarer:

### **Förslag inom hållbara förnybara drivmedel**

Trafikanalys förslag att ge Energimyndigheten i uppdrag att utreda vilka ytterligare bränslen och trafikslag som kan ingå i reduktionsplikten fram till år 2030, inklusive sjöfart.

*Svensk Sjöfart noterar att EU genom Fit For 55 och rättsakten FuelEU Maritime redan initierat detta för sjöfart på resor inom samt till/från EU och EES. Givet att FuelEU Maritime i skrivande stund inte är färdigförhandlat av EU och att eventuella effekter därför är oöverskådliga anser Svensk Sjöfart att det inte är angeläget med nationella särkrav i dagsläget.*

### **Förslag inom ett transporteffektivt samhälle**

Trafikanalys förslag att regeringen föreslår riksdagen att införa transporteffektivt samhälle som en grundläggande transportpolitisk princip med formuleringen;

”Transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt.”

*Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget.*

### **Förslag som specifikt rör sjöfarten**

För följande sjöfartsspecifika förslag önskar vi framföra följande:

Trafikanalys förslag att krav ställs på statligt ägda fartyg så att utsläppen av växthusgaser ligger i linje med den utsläppskurva som gäller för inrikes transporter, det vill säga minst 70 procent minskning av utsläppen 2030 jämfört med 2010 och nära nollutsläpp år 2045.

*Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget men vill även framhäva att staten med fördel anammar en större roll än att endast leva upp till klimatmålen genom ett tilläggskrav att lösningar måste vara skalbara i syfte att även kunna utgöra ett alternativ för privata aktörer.*

Trafikanalys förslag att tillsätta en utredning beträffande utformning av en nationell reglering av reduktion av växthusgasintensitet i drivmedel för fartyg upp till och med 5 000 brutto som angör svenska hamnar.

*Svensk Sjöfart avstyrker förslaget såvida inte kravet ställs i hela EU genom FuelEU Maritime. vilket i skrivande stund inte förefaller troligt givet förhandlingsläget i EU i skrivande stund. Istället förordar Svensk Sjöfart en strävan om reduktion av växthusgasintensitet i drivmedel även för fartyg under 5000 brutto genom olika incitamentsprogram eller särskilt riktade stödåtgärder för dessa fartyg.*

Trafikanalys förslag att regeringen beslutar, i ett tilläggsuppdrag till Trafikverket, att uppdraget till den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart särskilt ska omfatta att arbeta för sjöfartens klimatomställning.

I dag är uppdraget främst inriktat på att åstadkomma överflyttning från vägtransporter, utan närmare fokus på klimat- eller miljöfrågor. Uppdraget skulle därmed komma att utvidgas till att förbereda, samordna och införa nya styrmedel och satsningar som främjar sjöfartens omställning. En förutsättning för detta är att samordnarens uppdrag förlängs, förslagsvis till 2030.

*Svensk Sjöfart ställer sig undrande till förslaget givet sjöfartens internationella karaktär och att ett mycket omfattande förhandlingsarbete pågår med att utveckla olika instrument för sjöfartens omställning både inom EU och IMO vilket idag koordineras på departementsnivå och inkluderar flertalet expert- och regelgivande myndigheter.*

*Att överföra detta ansvar till Trafikverket och den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och kustsjöfart anser vi behöver övervägas noga. Däremot ser vi med fördel att den nationella samordnaren fortsatt uppdras att främja en överflyttning av gods till sjöfart samt samordningsansvaret för etablerandet av gröna korridorer och översynen av miljöincitamenten i hamnarnas och Sjöfartsverkets avgifter. I detta sammanhang är det viktigt att uppdragsgivaren säkerställer nödvändiga resurser för ändamålet tillsammans med en tydlig uppdragsbeskrivning.*

*Oaktat ovan ser vi ett behov av att förtydliga rollen för den 'nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart' visa-vi den av regeringen utsedda 'särskilda utredaren för Initiativet Fossilfritt Sverige', som redan har uppdraget att stödja näringslivets omställning till fossilfrihet, för att säkerställa att sjöfartens utmaningar inte faller mellan stolarna.*

Trafikanalys förslag att ett program för sjöfartens klimatomställning inrättas på initiativ av staten och under en offentlig myndighets administration. Omställningsprogrammet är ett offentligt privat partnerskap och ett forum för en bred samling av sjöfartens aktörer från såväl säljar- som köparsidan liksom från berörda myndigheter och akademi.

Programmet syftar till att driva på och påskynda teknikutvecklingen för en miljö- och klimatomställning av flottan. Genom att deltagare i programmet initierar och gemensamt finansierar satsningar på pilotprojekt i tidiga utvecklingsfaser minskar den finansiella risken för nya transportlösningar och för oprövad teknik.

*Svensk Sjöfart ställer sig neutrala till förslaget men vill poängtera att det inte är frånvaron på tillgänglig teknik eller brist på teknikutveckling som utgör det största hindret, det är bristen på tillgänglighet på hållbara drivmedel, inklusive fossilfri elektricitet, som är utmaningen. Programmet bör därför breddas för att även omfatta energiförsörjning till sjöfarten.*

Trafikanalys förslag att staten upphandlar och subventionerar ett konsultstöd, i form av ett så kallat Servicekontor, som riktas till företag inom sjöfarten. Konsultstödet, som har tagit inspiration från det norska Servicekontoret, får i uppdrag att hjälpa såväl fartygsägare att ställa om sin flotta som fraktköpare och andra berörda att ställa om till mer klimateffektiva transporter. Genom inrättandet av ett servicekontor ges tillgång till teknik- och logistikonsult-hjälp till lägre kostnader. Dessa möjliggör för mindre företag med begränsade resurser att identifiera och pröva

genomförbarhet och kommersiell lönsamhet i nya miljö- och klimat-effektiva (gröna) lösningar i fartygsutveckling och transportupplägg.

*Svensk Sjöfart ställer sig neutrala till förslaget.*

Trafikanalys förslag att utveckla klimatkraven i den upphandlade Gotlandstrafiken tillsammans med styrmedel som innebär att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att vid upphandling av inrikes sjöfart ställa mer utvecklade krav än idag på att den upphandlade trafikens växthusgasutsläpp minskar med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 och når i princip nollutsläpp 2045. Att minska energianvändningen i trafiken är ett effektivt sätt att minska klimatpåverkan utan att det behöver kosta mer. Förslaget innebär att regeringen uppmanar Trafikverket att ta hänsyn till energianvändningen i Gotlandstrafiken och att överväganden görs i syfte att energi-effektivisera den upphandlade trafiken så långt det är möjligt inom ramen för fortsatt god tillgänglighet.

*Svensk Sjöfart välkomnar att staten tar ett större ansvar vid upphandling av sjöfartstransporter givet Sveriges uppsatta klimatmål men vill understryka att avkall på fortsatt god tillgänglighet och servicenivå inte är önskvärt.*

I tillägg till ovan önskar Svensk Sjöfart framföra följande:

- *Svensk Sjöfart vill påpeka behovet av att stora investeringar behövs i form av produktion av förnybara och fossilfria drivmedel till sjöfarten, inklusive elektricitet och tillhörande infrastruktur, för att möjliggöra en omställning av sjöfarten. Utan dessa drivmedel riskerar klimatmålet att inte kunna uppnås.*
- *Svensk Sjöfart anser att de statliga forskningsmedlen till sjöfarten om cirka 100 miljoner årligen är långt ifrån tillräckligt och att dessa medel behöver ökas mångdubbelt.*
- *Svensk Sjöfarts medlemmar verkar på en internationell marknad och har därför behov av internationella regelverk och krav. Särkrav i form av nationell reglering avböjes men i stället välkomnas olika former av nationella incitament för att skynda på omställningen.*
- *Svensk Sjöfart delar Trafikanalys slutsats att man inte bör gå vidare med förslaget om ett klimat-differentierat sjöfartsstöd, då ett sådant förslag inte skulle bidra till klimat-omställningen, utan tvärtom få motsatt effekt genom en utflaggning och långsiktigt innebära att konkurrenskraften för progressiva europeiska rederier försämras ytterligare. En sådan utveckling riskerar långsiktigt att motverka klimatomställningen och för svenskt vidkommande dessutom svåra konsekvenser vad avser försörjningsberedskap och kompetensförsörjning inom sjöfartsområdet. Svensk Sjöfart noterar dessutom att Trafikanalys helt förefaller ha missat att det enkom är Sverige och Finland inom EU som använder sig av sk. Nettomodeller (sjöfartsstöd). I övriga fall används i stället system med sk. nettolöner. Den senare lösningen är dessutom oftast en integrerad del av andra länders tonnageskattesystem eller något som erhålls vid registrering i dessa länders öppna register. I sammanhanget kan dessutom nämnas att flera länder inom EU har miljö/klimat incitament inom ramen för sina tonnageskattesystem, så som ex. Norge, Cypern och Frankrike. Detta redovisas inte av Trafikanalys. I samtlig fall där det finns gröna incitament har dessa införts som en del av*

*tonnageskattesystemet och inte således inte som en del av nettolönesystemen. Svensk Sjöfart är emellertid positiv till ett införande av gröna incitament inom ramen för det svenska tonnageskattesystemet, på motsvarande sätt som skett i andra europeiska länder. Svensk Sjöfart anser dock att det är direkt olämpligt att införa gröna incitament inom ramen för nettomodellen som tar sikte på att göra det möjligt att anställa svenska sjömän till konkurrenskraftiga villkor även ombord på svenska fartyg.*

London som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Fredrik Larsson, Miljö- och Klimatansvarig