

Sjöfartsverkets remissvar – Förlängd och breddad ekobonus

Sjöfartsverket tillstyrker förslaget gällande förlängd och breddad ekobonus, särskilt gällande styrmedel vilka styr mot renare sjöfart samt möjliggör nytänkande i transportbranschen för att minska miljö- och klimatpåverkan. Sjöfartsverket önskar dock lämna nedanstående synpunkter.

Förslaget från Trafikverket gäller dock endast koldioxidutsläpp samt transporter som sker inom Sveriges gränser. Eftersom den största delen av sjötransporten sker utanför svenskt vatten, kan detta leda att jämförelsen med landbaserade transporter blir missvisande. Sjöfartsverket föreslår att de två alternativa transportuppläggen ställs mot varandra i sin helhet och att koldioxidutsläppen beräknas för hela sträckorna och jämförs.

Sjöfartsverket stöttar klimatsmart och miljöanpassad sjöfart i en rättvis jämförelse med landbaserade transporter. Därför saknar verket en konkurrensbedömning för varje ansökan om ekobonus, vilket även föreslagits i Trafikanalys rapport ”En breddad ekobonus” (rapport 2019:1). Sjöfartsverket anser att det kan föreligga risk för snedvriden konkurrens vilken kan minska omvandlingstrycket på marknaden.

Sjöfartsverket anser att energieffektiva transporter är en viktig del i ett klimatneutralt samhälle, och att det är positivt med väl utformade ekonomiska styrmedel i ett sådant syfte. Förslaget om breddad ekobonus fokuserar dock enbart på klimatutsläpp. Sjöfarten är energieffektivt, men alla typer av sjötransporter står sig inte mot den landbaserade trafiken per transporterad enhet, varken när det gäller utsläpp av klimatgaser, kvävoxider, svaveloxider eller utsläpp till vatten. Detta kan medföra en risk att den totala miljöpåverkan från godstransporter ökar med fortsatt ekobonus. Ett mer holistiskt synsätt skulle kunna vara att föredra med fokus på miljöpåverkan som helhet, där utsläpp till luft, och även vatten innefattas. Sjöfartsverket har valt att använda Clean Shipping Index som grund för miljödifferntiering av farledsavgiften. Detta då indexet inkluderar flera viktiga kategorier gällande miljöpåverkan från fartyg och för att det ingår en

Datum
2022-06-29

Vår beteckning
22-02423

tredjepartsverifiering av fartygens prestanda i de olika kategorierna. Den breda bedömningsgrunden svarar väl mot de svenska miljökvalitetsmålen som omfattar såväl ”Begränsad klimatpåverkan” och ”Frisk luft”, som ”Hav i balans samt levande kust och skärgård”, för att ge några exempel.

Sjöfartsverket föreslår därför att de transportlösningar inom sjö som skulle vara aktuella att erhålla Ekobonus även ska nå en miljöprestandanivå om 100-124 poäng i Clean Shipping Index (kategori B), vilket är en generell hög miljöprestanda inom områdena utsläpp till luft (koldioxid, svaveloxid och partiklar samt kvävoxider) men även utsläpp till vatten och kemikaliehantering ombord. Att styrmedlen används av fler skapar positiva synergier och potentiellt enklare administration för rederierna.

Sjöfarten som bransch befinner sig i ett läge där många avvaktar stora investeringsbeslut och därför behöver staten ta en investeringsrisk. Ekobonus som förslaget ser ut idag löser varken riskproblematiken eller möjligheterna till överflytt på kust- och inlandssjöfart, dels på grund av att dess nuvarande utformning, dels för att det är kortsiktigt tidsmässigt. För att ändra logistikkedjor krävs en permanent satsning från regeringens sida på Ekobonus och att styrmedlen formas med ett mer holistiskt perspektiv på miljöpåverkan.

Sjöfartsverket önskar i fortsättningen bli inbjuden till samråd, i sin roll som expertmyndighet avseende sjöfartsfrågor.

Ärendet har beslutats av generaldirektören Katarina Norén. I handläggning har direktör Styrning och planering Magnus Stephansson, chefsjuristen Åsa Holm, enhetschefen Maritim samverkan och utveckling Johan Wahlström, enhetschefen Miljö och hållbarhet Sabina Hoppe, handläggarna Linda Onmalm, Hulda Winnes och Sara Sköld (den sistnämnda föredragande) deltagit.

Katarina Norén
Generaldirektör